Nº 16 - 9 DE AGOSTO 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA

EL TC YA TIENE DUEÑO: BORDEU
(Pág. 7)



AUTODROMO: Cómo manejar.
(Pág. 20)

BRABHAM CAMPEON
(Pág. 2



GT-40: MANÉJELO CON NOSOTROS
(pág. 16)


DAR EN EL BLANCO
EL PROGRAMA MILLONARIO
DE LA TELEVISION ARGENTINA!
Dinamismo y alegría...
y obsequios para todos!
Conducen CARLOS D'AGOSTINO,
PINKY y JORGE FONTANA
con la participación de ROSEMARIE. En conexión
directa con LR1 RADIO EL MUNDO y su red de emisoras.
SABADOS 21,00
LS 82
TV CANAL 7
Decano de la Televisión Argentina

grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal 

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica
Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico
Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



El cambio en la reglamentación de nuestro automovilismo deportivo oficiado hace unos días y dispuesto a partir del próximo primero de año, significa un montón así de consecuencias. Felizmente, esta vez son para bien. CORSA se ocupó de proponer soluciones antes de la asamblea de la CDA, luego publicó una crónica de la reunión y hoy le dedica nuevos párrafos aclaratorios al asunto (pág. 31). Y algo más: con celeridad y precisión, nuestro amigo el diseñador Ferreyra Basso (Chevy) nos entregó un interesante proyecto de TC elaborado sobre los nuevos reglamentos (pág. 4). Retomamos también en este número un tema que fue bien recibido por nuestros lectores: Cómo manejar en el Autódromo; la nota de hoy corre por cuenta de Arnaiz y está dedicada al circuito Nº 5. Mecánica Nacional, Carlos Casares, Pergamino, Pity Block, Stirling Moss, Copello. Todo, con variedad y color. Sobre este aspecto, ¿qué tal el GT 40, visto desde el volante por el pintoresco Henry Manney? (pág. 16). Y ahora la dolorosa, aunque ya lo tienen que saber: desde este número les costaremos una moneda más a los lectores. Nos habíamos propuesto sostener el precio durante cuatro meses, y cumplimos. El aumento de color, y los otros infinitos aumentos, no nos permiten mantener los treinta pesos que facturábamos anteriormente. La diferencia no es fundamental y el lector sabrá comprender. Los colegas de la competencia, agradecidos.

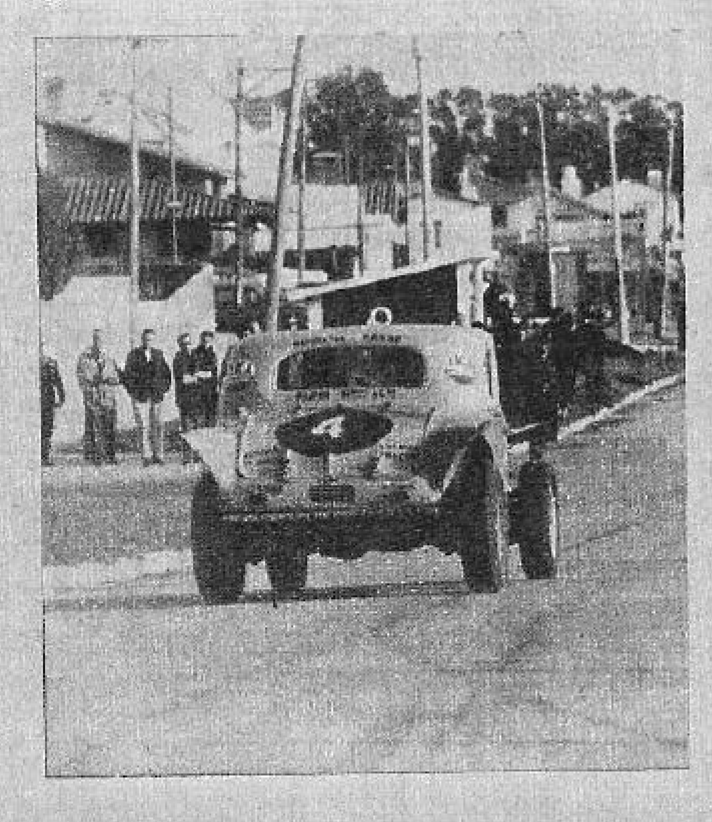
R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en MAR DEL PLATA (13 y 14 de agosto): La Asociación Marplatense de Volantes vuelve a realizar su competencia de dos etapas alrededor del sudeste de la Provincia de Buenos Aires. Esta competencia será especialmente importante porque podrá inclinar fuertemente la balanza del Campeonato Argentino de Turismo Carretera; otorgará 18, 12, 6 y 3 puntos respectivamente a los cuatro primeros clasificados de la general, además de un puntaje en ambas etapas en las cuales los cuatro primeros clasificados obtendrán 3, 2, 1 y 0,5 puntos respectivamente, pero de los cuales no se harán acreedores los cuatro primeros de la general. Además, todo el que se clasifique después del cuarto o abandone no podrá sumar más de dos puntos.

La primera etapa se largará el sábado 13 frente al edificio Alfar, ubicado sobre la ruta costera que une Mar del Plata con Miramar, a partir de las 8, con intervalos de diez segundos entre cada automóvil de acuerdo con el ranking de la Comisión Deportiva Automovilista. De allí continuarán hacia Miramar, Quequén, Necochea, San Cayetano, La Dulce, Lobería, San Agustín, Mechongué, Mar del Plata, Balcarce, Coronel Vidal, General Pirán, Maipú, Labardén y llegada en Ayacucho, sobre el camino de acceso que empalma con la Ruta Nacional 74, frente al paraje denominado El Aserradero.

Luego los participantes tendrán una hora para reacondicionar sus automóviles y el domingo 14, a las 8, partirán con intervalos de diez segundos entre cada automóvil de acuerdo con el orden de llegada de la primera etapa. Luego se dirigirán hacia Tandil, Rauch, Azul, Chillar, Vela, Juárez, González Cháves, Tres Arroyos, Necochea, Quequén, Miramar y final en Mar del Plata. A los que viajen hasta allá (404 km desde la Capital) recomendamos ubicarse en las cercanías de Mar del Plata, pues de esa manera podrán ver dos pasadas y llegar tempranito al casino. Durante la segunda etapa el lugar más bonito es





Tandil, donde hace gala lo sinuoso. Cordonnier (foto), corredor de Ayacucho puede revalidar su buena actuación del año pasado.

TURISMO en CHACO (14 de agosto): El Chaco Automóvil Club ha dispuesto muy bien sus preparativos para la Primera Vuelta del Chaco de Turismo, abierta a automóviles de Turismo Anexo J, en la Categoría A (hasta 700 cm^3), BC (701 a 1150 cm^3) y D (1151 a 1600 cm^3), pero tanto en la BC, como en la D podrán competir solamente automóviles de fabricación nacional. En las cuatro categorías se otorgarán puntos para el Campeonato Argentino de Turismo: 9, 6, 3 y 1 puntos para los cuatro primeros clasificados. Además, habrá una categoría abierta para automóviles de más de 1600 cm^3 denominada Fomento de la Industria Automotriz Nacional y no requerirá la homologación respectiva y tampoco otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo.

El orden de largada se determinará el sábado 13 de acuerdo con los resultados en las pruebas de clasificación que se efectuarán a partir de las 13. La numeración a adjudicarse será a partir del 1 y hasta el 99 para la Categoría A; del 101 al 199 para la Categoría BC; del 201 al 299 para la Categoría D y del 301 en adelante para la Categoría Fomento de la Industria Automotriz Nacional. La competencia se largará, a las 8, desde Avda. Veinticinco de Mayo 1800, Resistencia, con intervalos de quince segundos entre cada automóvil y de cinco minutos entre cada categoría guardando riguroso orden de numeración. Luego se dirigirán hacia Puente Río Negro, Makallé, Plaza, Machagay, Quitilipi, Cruce de Rutas 95 y 16, Presidencia Roque Sáenz Peña, Napenay, Avia Terai, Campo Largo, Fortín Las Chuñas, Corzuela, Las Breñas, Charata, General Pinedo y neutralización de veinte minutos en Villa Angela.

La característica dominante de este parcial de 283,4 km está dada por rectas largas, complementadas por curvas abiertas, la mayoría de ellas con suaves peraltes, accesibles a alta velocidad. Todo esto hasta General Pinedo para tener luego 67,980 km de tierra arenosa con rectas de mediana y corta longitud con curvas pronunciadas de 90° casi todas ellas. Recomendamos a todos los que tengan la suerte de presenciar la competencia ubicarse en este tramo. Luego de la neutralización la competencia continuará hacia Presidencia Roque Sáenz Peña, Cruce Rutas 16 y 95, Quitilipi, Machagay, Plaza, Makalié, Puente del Río Negro y llegada. En la foto, Ricardo Bonanno se reabastece durante una clásica competencia de Turismo.

FOMENTO AUTOMOVILISTA en GENERAL ACHA (14 de agosto): La Asociación de Volantes de Limitada del 27 organizará en General Acha otra competencia por el Campeonato Argentino de Fomento Automovilista que otorgará 6, 4, 2 y 1 puntos respectivamente a los cuatro primeros clasificados de la prueba final. Previamente, el sábado 13, a las 15, se realizarán las pruebas de clasificación. El domingo, a las 14, comenzará la primera serie donde los competidores deberán recorrer diez veces el circuito de 1,4 km, para totalizar 14 km de recorrido. Luego se desarrollará la segunda serie con idéntico recorrido. Para quienes no logren clasificarse durante las series habrá un repechaje sobre cinco vueltas para completar 7 km de recorrido. La final se desarrollará sobre veinticinco vueltas para completar 35 km. Durante la reunión se entregarán las medallas al campeón y subcampeón de la temporada anterior, Abel Thomas y Onofre López, ambos de General Acha. Thomas puntea en el Campeonato Argentino de este año con 27 puntos.

KARTING en BOULOGNE (14 de agosto): Sobre un circuito cercano a la estación Boulogne, del Ferrocarril General Belgrano, se desarrollarán, a partir de las 14, competencias para las Clases Stock (motores de 100 cm^3 homologados de Fabricación Nacional) y Fórmula B (motores de 100 cm^3 de Mecánica Nacional Preparación Libre) con puntaje para ambos campeonatos argentinos. Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos respectivamente. La competencia se denomina III Gran Premio Ciudad de Boulogne y se correrá sobre un total de 14 km.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

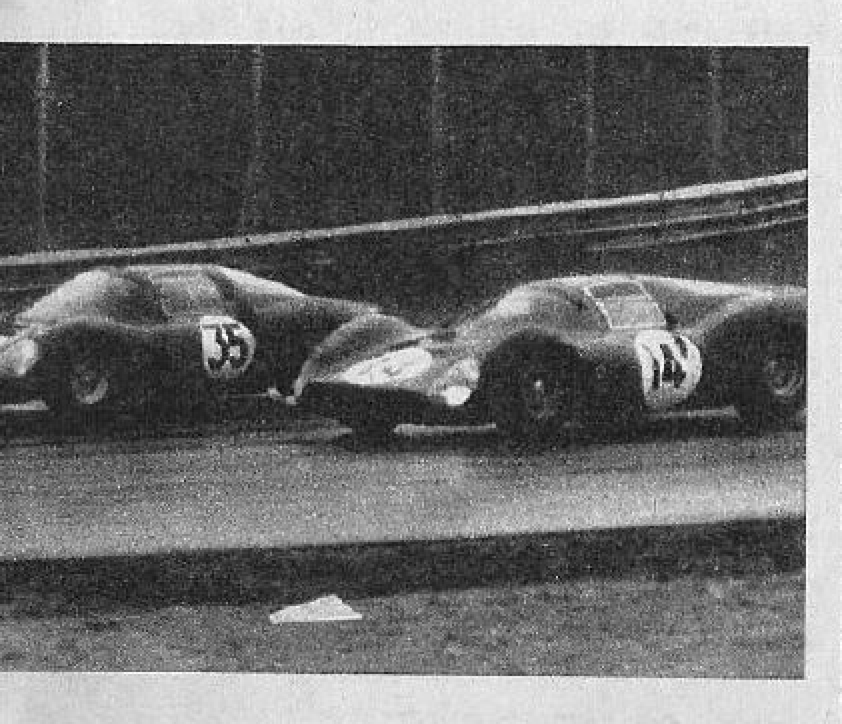
FORMULA UNO en ITALIA (14 de agosto): El Automóvil Club de Enna organiza el Grand Prix del Mediterráneo, competencia de Fórmula Uno que se realiza anualmente en el autódromo de Pergusa para satisfacción del suizo Joseph Siffert, ganador, en los dos últimos años, en brillante forma sobre Jim Clark. La competencia →

no otorga puntos para el Campeonato Mundial de Conductores.

FORMULA DOS en ITALIA (15 de agosto): El lunes se correrá el XV Gran Premio de Pergusa para automóviles de Fórmula Dos con la organización del Automóvil Club de Enna. Se desarrollará sobre el veloz autódromo de Pergusa donde el récord de vuelta lo ostenta Alan Rees en un Brabham-Cosworth a 218,348 km/h en el pequeño monstruito de 1000 cm^3. Los participantes recorrerán treinta veces el circuito, para completar 143,928 km.

SPORT PROTOTIPOS Y SPORT en ALEMANIA (14 de agosto): El autódromo de Hockenheim será escenario de otra competencia con puntaje para el Campeonato Internacional de Automóviles Sport y para el Trofeo Internacional de Automóviles Sport-Prototipos. El Grand Prix de Hockenheim será organizado por el Hesse Motor Sports Club, con sede en Wiesbaden. La competencia otorgará puntos para automóviles Sport-Prototipos en las Clases I (hasta 2000 cm^3) y II (más de 2000 cm^3) y Sport en la Clase II (1301 a 2000 cm^3). Los seis primeros clasificados obtendrán 10, 7, 5, 4, 3, y 2 puntos respectivamente, paro solamente al mejor clasificado de cada marca. Buenas posibilidades para las Ferrari y Dino (foto).

FORMULA TRES en ALEMANIA ORIENTAL (14 de agosto): El ADMV Geschaftsstelle Dresden organiza una competencia de Fórmula Tres sobre la Autobahn de Dresde, Alemania Oriental. En esta competencia habrá algunos participantes de primera línea, así como concurrentes con automóviles fabricados dentro de la órbita de países socialistas.



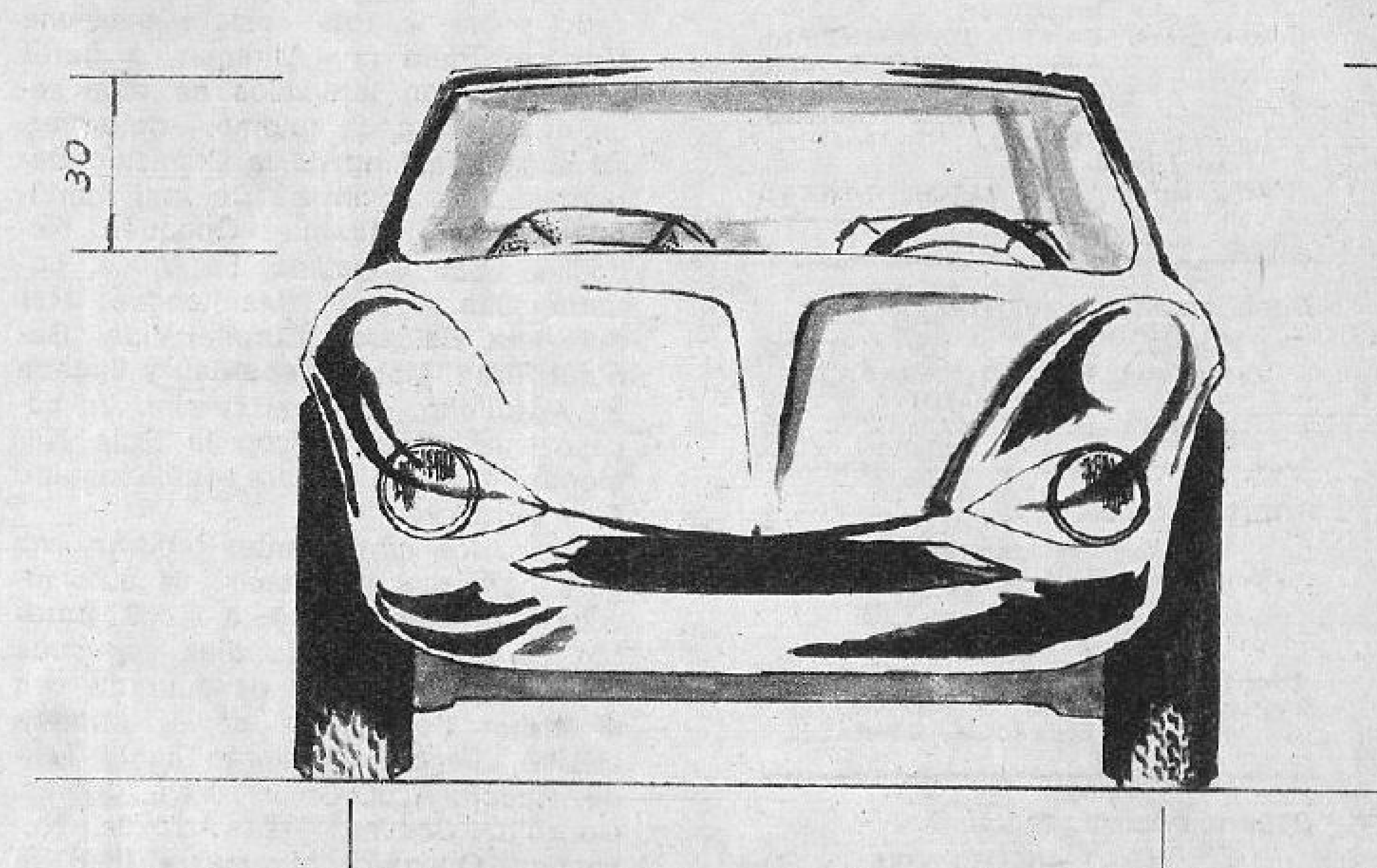
TURISMO en ESTADOS UNIDOS (14 de agosto): La competencia de Turismo que más interés despierta en los Estados Unidos son las Doce Horas de Marlboro, en la que habitualmente compiten corredores y equipos europeos, con preferencia ingleses. El año pasado los diminutos Ford Cortina Lotus se impusieron con facilidad a los Ford Falcon Sprint con sus potentes motores de ocho cilindros dispuestos en V.

STYLING PA

Apenas acalladas las discusiones de la CDA en Rosario, CORSA ofrece el primer proyecto para un automóvil TC acorde con las nuevas reglamentaciones

por JORGE FERREYRA BASSO





De los muchos jóvenes que en nuestro país sienten, con mayor o menor seriedad, una vocación por el **styling** automovilístico, Jorge Ferreyra Basso (23 años, estudiante de ingeniería mecánica) ha encontrado el camino de transformar sueños en realidades. Trabajando como proyectista para Baufer Style, es responsable del diseño del Volvo de Urruti, del Chevy II, del Chevrolet de Bonnano y una media docena de otros TC construídos o en construcción.

El proyecto que hoy publicamos ofrece un destacado interés: está especialmente adecuado a las modificaciones al reglamento del Turismo Carretera, recientemente aprobadas en el Consejo de la CDA, aprovechando al máximo todas las posibilidades que ofrece, en materia de carrocería, esa nueva reglamentación.

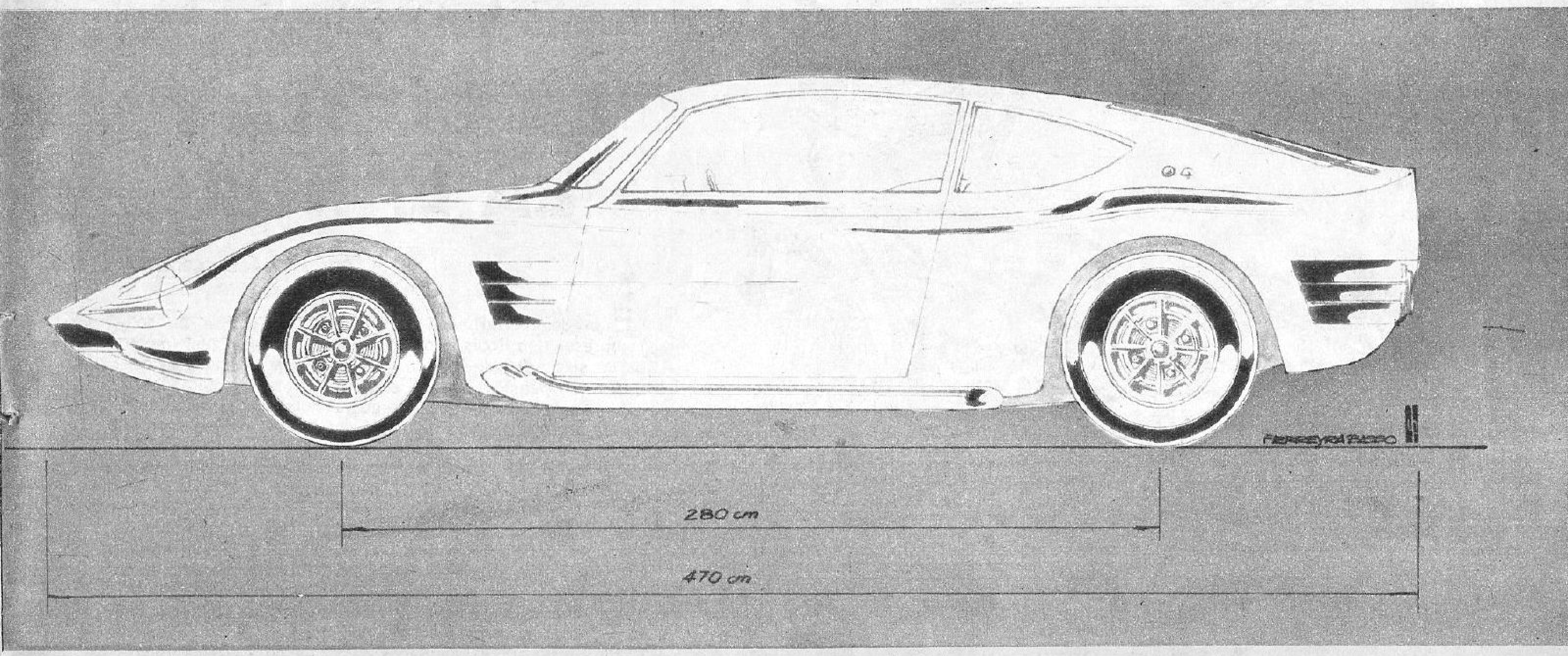
El proyecto que Ferreyra Basso realizó para CORSA va más allá de un simple proyecto: será la base del nuevo automóvil para TC que construirá Froilán González.

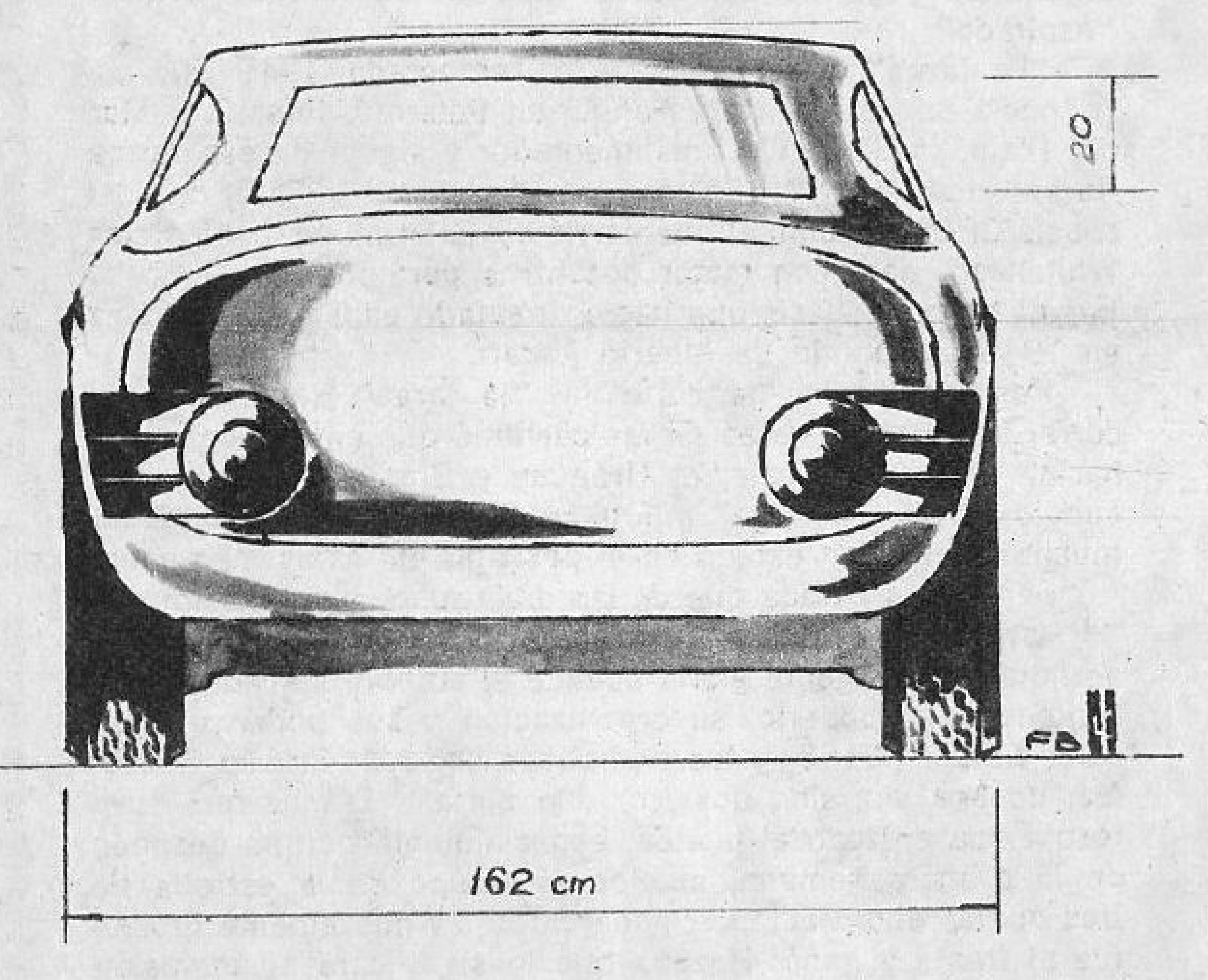
La evolución ha dejado ya de asomar tímidamente la nariz. Está ahora con nosotros. Y felices con su presencia nos lanzamos con la celeridad que impone el ritmo que domina ahora al TC, a la presentación de un proyecto que si bien no ofrece ninguna novedad en escala mundial, reúne un cúmulo de ellas dentro de la categoría TC.

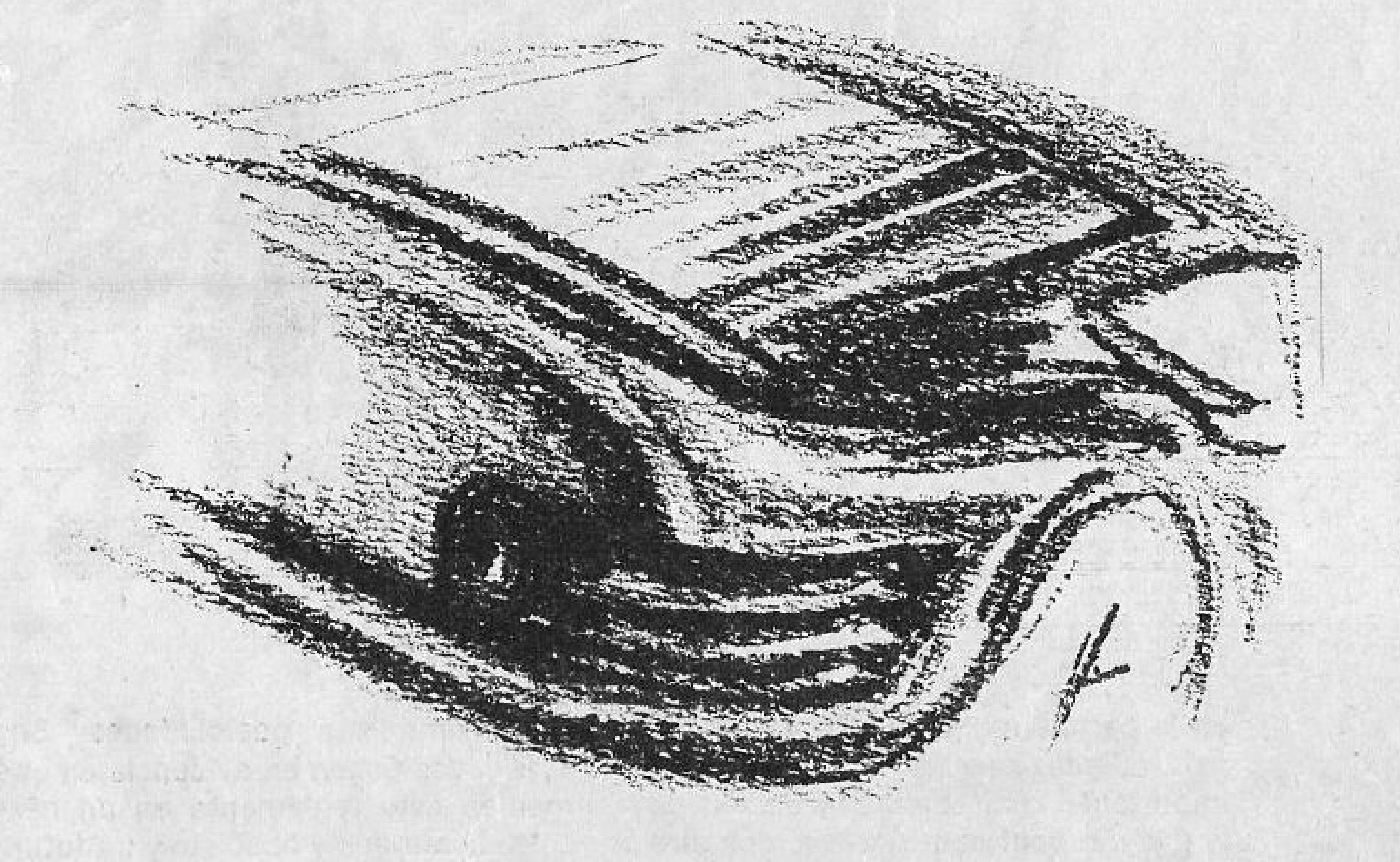
Este primer intento encuadrado en las nuevas reglamentaciones que rigen a la más popular de las categorías de automovilismo deportivo local, muestra una de las posibilidades que, en matera de vestimenta, podrán lucir las máquinas. En el número 14 de CORSA se discutieron oportunamente las medidas máximas y mínimas de carrocería admitidas y de acuerdo a ellas, se ha dibujado el proyecto para TC que ilustra la nota.

Como punto de partida se ha tomado un piso de Chevrolet 400 y un tren delantero Valiant, elementos ambos producidos en el país. Esta elección determina automáticamente una distancia entre ejes de 2,794 m y una trocha delantera de 1,4199 m. El resto del automóvil es totalmente original, no respondiendo a ningún

RA UN TC 1966







modelo de serie. Al aprovecharse al máximo el límite de despeje establecido por el reglamento, la altura total del vehículo se mantiene en 127 cm. Cuando este vehículo se presente en competencias a disputarse sobre piso regular, no habrá problemas, pero en ruta abierta los 12 cm de despeje autorizados, resultan inadecuados. Teniendo en cuenta que la mayoría de los TC actuales poseen 20 a 25 cm de luz al piso y las posibilidades de trabajar las suspensiones, la altura normal resultará de 132/135 cm.

Analizando parte por parte el proyecto, comenzamos con una trompa de neta inspiración GT, cuya apertura contra viento permite trabajar cómodamente en el vano motor. Al poder instalarse el grupo motriz 15 cm detrás del eje delantero, se logra una mejor distribución de pesos y puede desplazarse el habitáculo hacia atrás, con lo que se logra además un interesante efecto estilístico.

El parabrisas, a pesar de respetar los 53 grados de inclinación respecto de la vertical, no desentona con la línea seguida. El objetivo de un parabrisas que además de cumplir con los requisitos reglamentarios y funcionales, reduzca al máximo la sección maestra, radica en la feliz elaboración de su forma. Especulando sobre esto, se puede reducir mucho el ancho superior del techo, ganando así preciosos cm² de superficie frontal. Parantes delgados completan el tratamiento. El techo, con leve curvatura en ambos sentidos —longitudinal y transversal— continúa con suave caída, resultando en una cola trunca de 96 cm de altura respecto al suelo. Esta cola permite una mejor salida del aire que desliza por el techo y un tardío despegue de la capa límite. Todo esto se traduce en una menor resistencia aerodinámica a causa de una menor turbulencia.

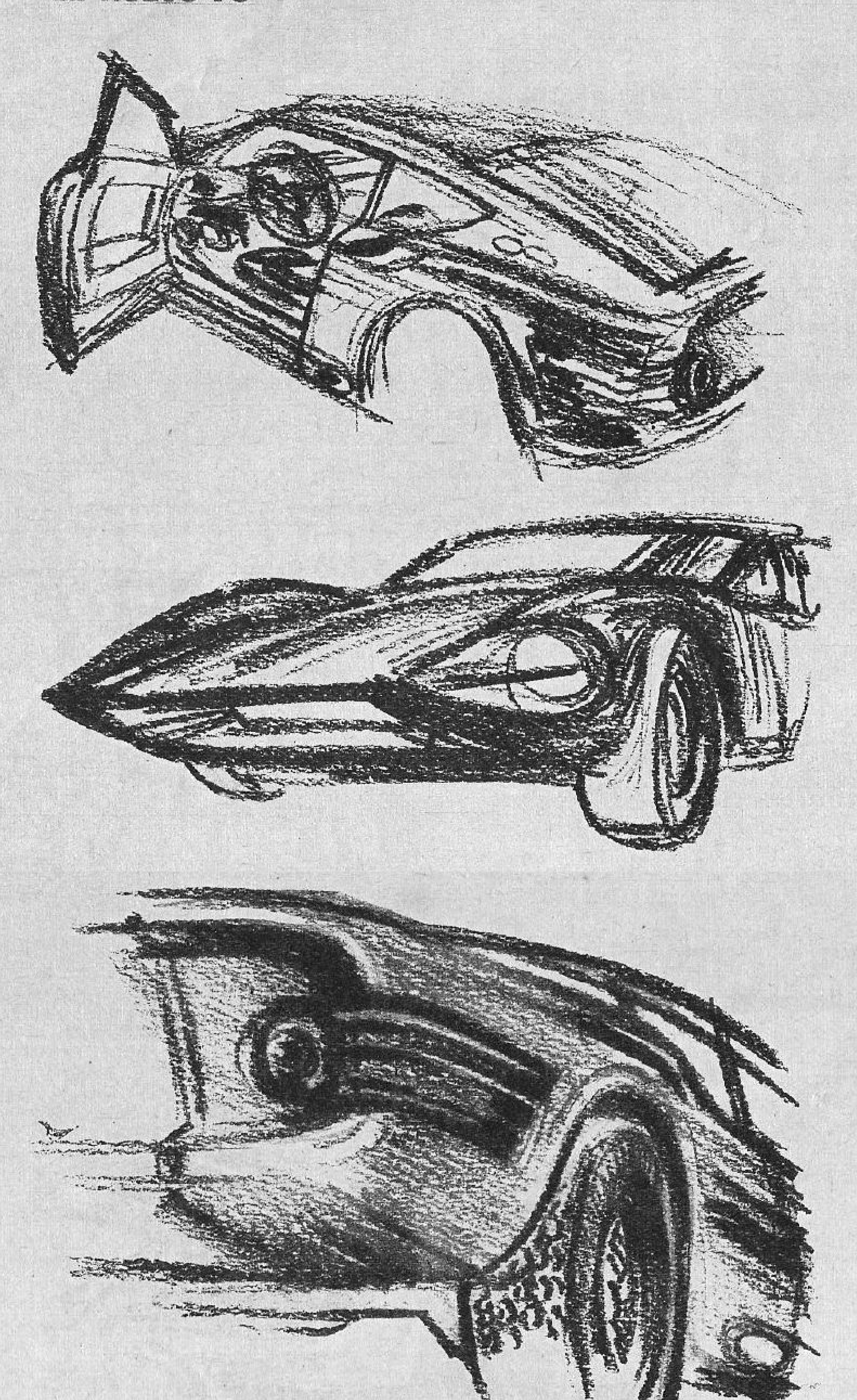
Una gran superficie lateral vidriada, junto con el parabrisas y la luneta de grandes dimensiones, aseguran gran visibilidad, cualidad importante como factor de seguridad.

El ancho de la carrocería corresponde al máximo determinado por las ruedas, siendo de 162 cm en nuestro caso. Aquí nos excedemos 15 cm de la medida mínima reglamentaria sin perjuicio alguno, puesto que sería inútil y contraproducente hacer una carrocería más angosta que dejase las ruedas afuera; las ruedas forman también parte de la sección maestra.

Al margen de la mayor comodidad interior del habitáculo, los tanques de nafta podrán ser más anchos y en consecuencia de menor altura permitiendo reducir la altura del centro de gravedad. La capacidad de los tanques será de unos 250 litros, cantidad suficiente de acuerdo a lo experimentado en carreras. Poseen un rebalsadero, con drenaje al exterior.

Las ruedas auxiliares son rápidamente accesibles, gracias a una tapa-baúl que se abre incluyendo la luneta.

Los dibujos muestran entradas adicionales de aire para aireación de ruedas y frenos posteriores, ubicadas



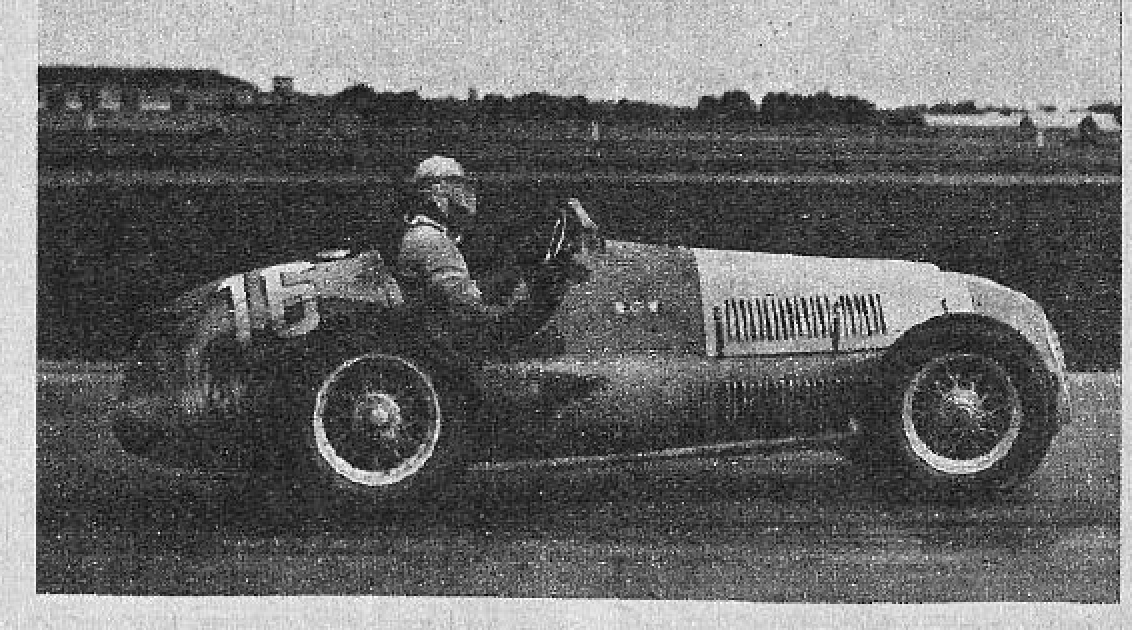
en la parte superior de los guardabarros. Además se cuidó un aspecto muy importante cual es la evacuación de la mayor cantidad posible del aire que se acumula en los pasarruedas. Esto se logra mediante generosas salidas provistas de aletas encargadas de guiar el flujo de aire y por ende evitar turbulencias perjudiciales.

Las luces posteriores están ubicadas en la continuación de las salidas de aire, logrando de esta manera un motivo de agradable presencia en la cola.

Las puertas, de generosas dimensiones, permiten un fácil acceso al interior. Su forma facilita la confección de una jaula de seguridad de reticulado más efectivo que las usadas comúnmente.

Este proyecto no pretende ser la mejor solución al problema planteado a los constructores por los nuevos reglamentos sino que sugiere una de las posibles formas de aprovechar al máximo sus posibilidades. Sus cualidades ponen en evidencia en qué medida éste reglamento en un nexo entre lo antiguo y obsoleto y un futuro que cada vez está más cercano.

Pero, por otra, parte, si bien las variantes introducidas en el reglamento y aprovechadas en este proyecto, abren un campo totalmente nuevo, las medidas de carrocería se mantienen dentro de las que poseen las cupés tradicionales actualmente en actividad, las que de esa manera no se verán inmediatamente relegadas a un segundo plano. Los demás elementos de este proyecto, no descritos aquí, son comunes precisamente con diseños anteriores realizados por Baufer Style que están actualmente en actividad. Es precisamente la experiencia recogida hasta el presente, a pesar de las limitaciones, la que permite asegurar un brillante porvenir a la elaboración estilística de los automóviles que se incorporen a esta nueva etapa del Turismo Carretera.



LA CORTA Y LA LARGA

por RONALD HANSEN

Eran dos Ferrari, con motor de 2.000 cm³ a un solo compresor tipo Roots a lóbulo. La mecánica era igual (motor de un solo árbol de levas a la cabeza, caja de cinco velocidades, suspensión trasera a eje oscilante, etcétera) pero había una diferencia que enseguida saltaba a la vista: uno de los autos tenía una distancia entre ejes sustancialmente mayor que el otro. Por eso, empezamos a llamarlos "la larga" y "la corta". La foto ilustra "la corta", corrida por Fangio en Módena.

"La corta" apareció misteriosamente en el equipo argentino para la carrera de Monza de 1949, la cual ganó Fangio en su primera presentación en ese circuito (y la primera vez que había corrido esa máquina). Después se dijo que Fangio exigió tanto al coche que prácticamente quedó inutilizado para más carreras de fórmula dos; no es típico de Juan, pero de todos modos, poco después el coche sería dotado de un sobrealimentador para una de las temporadas argentinas y ya no aparecería más en su normal formato "aspirado".

"La larga" apareció para la Temporada 1949/50, corriéndola por vez primera Fangio en Palermo, Rosario y Mar del Plata; nació con sobrealimentador y siguió de esa forma durante toda su vida. En realidad, "la corta" tenía el original chasis GP1500 como el que corrió en Palermo en 1949 Peter Whitehead, pero con motor dos litros para fórmula 2, y "la larga" tenía el chasis que había debutado ganando en Monza en 1949, al mando de Alberto Ascari.

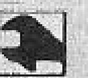
Posteriormente "la corta" y "la larga" servirían para correr incontables veces en las carreras que en esa época se hacían en nuestro país, el Uruguay y Brasil. Generalmente, Fangio corrió "la larga" y Froilán "la corta"; pero también muchos otros han estado en el pescante de estas máquinas.

Pero no hay duda que de las dos, aunque probablemente "la larga" ganara más carreras, "la corta" tuvo su cuarto de hora de refulgente gloria cuando el equipo Mercedes-Benz trajo todo su poderío, su organización y sus poderosísimas "tres litros" (W163) y fueron batidas por José Froilán González, no una vez sino dos, con "la corta". Esa carrera tuvo resonancia en todo el mundo, especialmente porque después de la primera semana, cuando el equipo de la estrella de tres puntas dijo: "Esta vez ganaremos", y nuevamente Froilán fue al frente y ganó. Hazaña que le significara su inclusión en el equipo Ferrari de 1951, y que a la vez repitió en Silverstone ese año batiendo por primera vez de hacía cinco años a los Alfa-Romeo Tipo 158 "Alfetta".

La última vez que vimos esas máquinas, yacían arrumbadas en el Automóvil Club Argentino (éso pasó hace bastante años). Sucede que las dos máquinas fueron adquiridas en un momento en que las cosas se hacían en forma bastante desorganizada en nuestro país, y entonces el equipo del Automóvil Club Argentino recibió un día esa Ferrari —"la corta"— pero en realidad no era, ni fue nunca, "propiedad de nadie". Entonces el ACA no podía enajenar la máquina, no podía hacer nada con ella legalmete; y así quedaron los chasis arrumbados, aunque aparentemente los dos motores fueron a parar a un establecimiento de enseñanza técnica para ilustración de los alumnos. Al menos, cumplen una función social.

Un día nos dijeron: "Sabés. . . Cuando desarmamos el motor de la larga, estaba tan gastado que las bielas se habían comido la parte de abajo de las camisas del cilindro. . .". Y sin embargo, seguían corriendo y, por ahí, ganando alguna carrera.

¡Autos eran los de antes, canejo!



CARLOS CASARES

Por quinta vez consecutiva triunfó Juan Manuel Bordeu. La fotografía registra su llegada del domingo en Carlos Casares, con el motor al aire luego de haber perdido el capot. Por esto hubo momentos de duda sobre si sería o no descalificado; finalmente el Comisario de la prueba lo declaró absuelto.

Héctor Figlioli obtuvo un justo premio a su marcha regular y bien pensada: salió segundo.



VAMOS QUEDANDO POCOS

Por CARLOS M. THIERY
Fotos: CARLOS ARCURI

Un carrerón a la antigua, con un ganador de fierro: Juan Manuel Bordeu y unos cuantos sobrevivientes. Prueba dura, donde hasta los trenes cargueros conspiraron contra los pilotos. Figlioli obtuvo un meritorio segundo puesto.

Rango y mida; cinco al hilo y sin tocar. Contando el pequeño campeonato del Autódromo, Juan Bordeu se anotó en Carlos Casares —tierra del girasol— su quinta victoria consecutiva. Ganó regulando la marcha, estilizando el cruce de los brazos en cada curva, derrapando alegremente en un circuito que le entregó cuatro horas y cuarto de placer, porque a Bordeu le encanta manejar en terreno difícil. Cada una de las cuatro vueltas le ofrecía cincuenta curvas, ocho pasos a nivel, ciento cuarenta km de tierra y apenas veinte de pavimento. A propósito de que el domingo fue el día del niño, Bordeu debe haber llevado adentro un niño feliz...

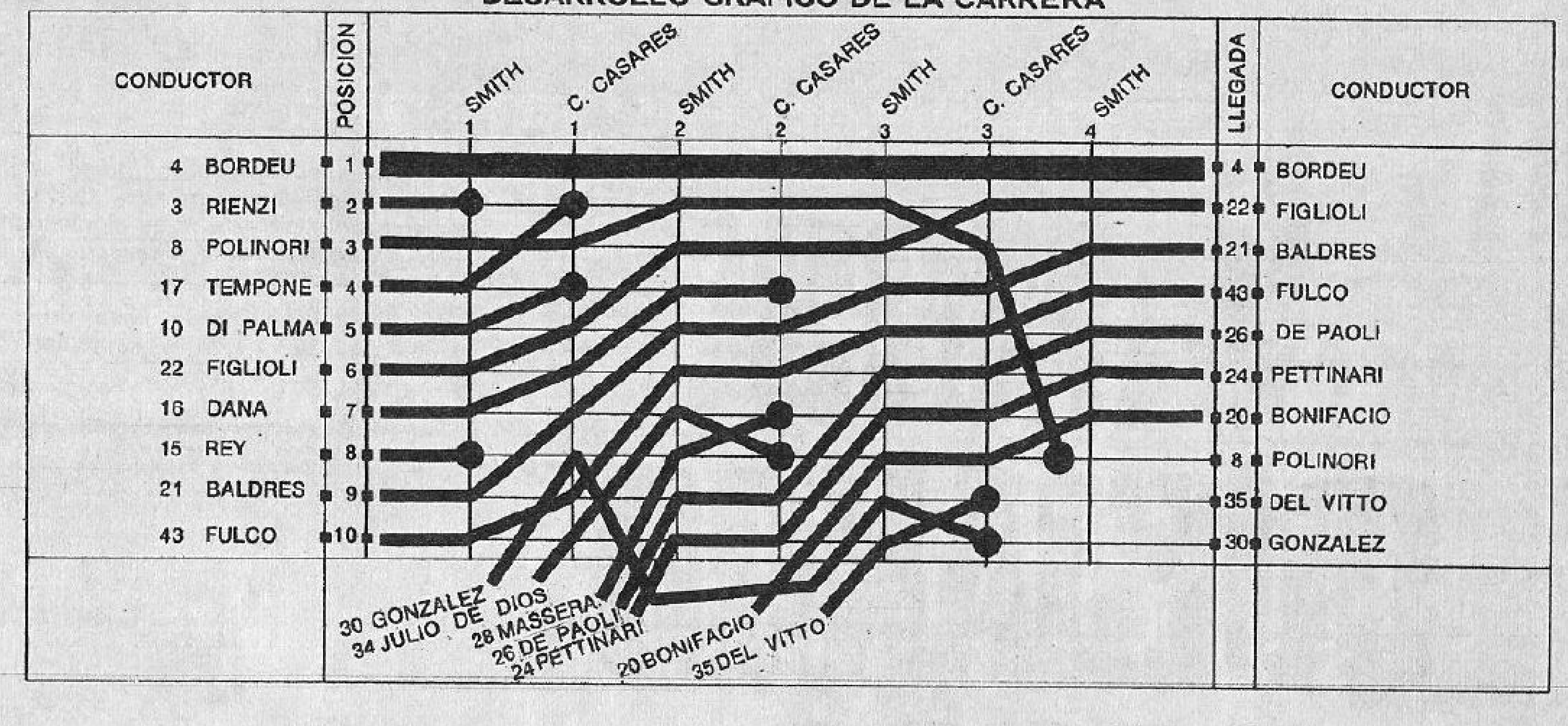
Empezó a ganar la carrera a sesenta km de la largada, que es cuando tomó la punta en la tierra sin nadie que le discutiese la excelente visibilidad ni las sólidas cinco mil

ochocientas rev/min de su Chevrolet 7 bancadas. Calentando el motor antes de largar, Rubén Rova cortó una válvula. Siete minutos antes de largar, César Malnatti se acercó a la línea para estrenar el Tornado TC y en vez de colocarse en la fila, prefirió hacer la última "tiradita". No regresó en toda la mañana. Aparentemente también había cortado una válvula. Después de la salida el primero que abandonó y sorprendió a todos fue Eduardo Casá. Nasif Estéfano (Falcon F-100 del equipo oficial) saltó el primer paso a nivel y al caer rompió una parrilla de suspensión. Dante Emiliozzi que estrenaba la carrocería Baufer y pensaba ya en modernizarla, se detuvo definitivamente sobre un inmenso charco de aceite. Los que venían atrás suyo vieron de pronto mucho humo blanco antes de que el campeón frenara. A Pairetti se le había empastado el disco de embrague, lo arreglaron durante la noche, pero pocos kilómetros después de partir empezó a patinar nuevamente, obligándolo a abandonar. Alzaga se quedó al cortársele el eje del distribuidor. Rienzi rompió el embrague después de puntear fugazmente en el camino y sonaron las bocinas de todos los Chevrolet que bordeaban la ruta, cuando Bordeu lo pasó sin conmoverse.



En realidad el balcarceño venía ganando sin necesidad de puntear en el camino, pero esos bocinazos demostraban claramente que los chevroletistas aficionados conocían muy bien el valor de los 3 minutos que Bordeu le llevaba a Polinori, apenas a 80 kilómetros de la partida. Esa diferencia se conservaba al pasar por primera vez frente al control pero a esta altura ya se había colocado segundo Antonio Tempone con un Chevrolet 400 que recuerda demasiado al Chevy de Froilán González, cuando aún no había sido modificado. Polinori estaba tercero y Di Palma cuarto. Poco después de cumplir la primera vuelta, las radios desparramaron una noticia inquietante: los aviones habían visto a la distancia un tren carguero que atravesaría la ruta y alertaban a los banderilleros. Parecía que Bordeu apenas iba a poder cruzar antes que el tren, pero el maquinista comenzó a frenar varios kilómetros antes de la ruta y pasaron algunos automóviles detrás del puntero. Con cuatro ramales ferroviarios atravesando la ruta era una posibilidad perfectamente contemplada, pero de todos modos las banderas amarillas comenzaron a agitarse nerviosamente.





Cayetano Saladino, inscripto a último momento, llegaba muy fuerte a las vías. Un banderilero salió al centro de camino 200 metros antes del cruce. Saladino entendió la seña e hizo un gesto para tranquilizarlo, frenó casi por completo. Cuando le faltaban 50 metros para llegar al paso a nivel, estaba casi detenido. Entonces vio al tren que avanzaba lentamente y le pareció que podía pasar frente a la nariz de la locomotora. Aceleró fuerte y chocó contra la parte trasera de la locomotora, mientras su automóvil era arrastrado varios metros. Nicolás Bonifacio fue el encargado de transportar a Saladino hasta una ambulancia, mientras que un Fiat 750 se ocupó del acompañante.

Ese fue el único accidente del domingo y le sucedió a un piloto en carrera, es decir a alguien que acepta de antemano pagar un precio muy alto por divertirse un rato. Por lo demás, los organizadores de Carlos Casares demostraron que conociendo razonablemente el oficio la seguridad del público no es un problema demasiado grave. No hubo gente en las vías de escape ni la hubo siquiera al borde de las rectas. Nadie corrió riesgos, sencillamente ubicándose detrás de los alambrados. Diez puntos para la organización y señalización.

Durante la primera vuelta de carrera había abandonado casi el 50 por ciento de los que largaron y el interés de todos estaba concentrado en la lucha por el segundo puesto entre Polinori y Tempone. Como viajaban muy fuerte y se parados siempre por menos de diez segundos, el tandem se acercó a Bordeu. Polinori ganó la segunda vuelta y se colocó segundo a 1m 22s del puntero, quien a su vez había bajado el promedio. Pocos kilómetros después de bajar a la tierra, Tempone trituró el motor (un retazo del block gira alrededor de la Tierra en períodos orbitales de 24 horas). Figlioli se colocó tercero a 4m27s de Polinori. El abandono previsible de Di Palma le abrió camino al crédito local Rafael Baldrés mientras Rubén Fulco, de casco y corbata, ocupaba el quinto lugar a 15 minutos de Bordeu, con el primer Ford de la clasificación.

Tercera pasada frente al control: cruza Bordeu sin capot. Los muchachos del periodismo ametrallan a preguntas al comisario deportivo ¿es antirreglamentario?, ¿puede seguir ¿hay desclasificación?: "Bordeu continúa legalmente en carrera". Entonces muchos recordaron que en Chacabuco, Miguel Bahillo había sido separado de la carrera por la misma causa y no tenían mayores datos para poder separar una situación de otra. Ahora bien, sucede que el capot es imprescindible porque el reglamento lo considera un elemento de seguridad sin el cual no se puede seguir corriendo (elemento de seguridad porque puede saltar cualquier órgano del motor y perforar el parabrisas). Reglamentariamente el comisario deportivo debe hacer detener al automóvil afectado en la próxima pasada frente al control, pero si bien Bahillo fue descalificado en mitad de la carrera, la próxima pasada de Bordeu frente al control, era la última. Por lo tanto, eso de detenerlo era muy relativo porque se iba a detener sin necesidad de ninguna seña. Quedaba aún una posibilidad al comisario deportivo: comunicarse por las emisoras con el auxilio de Bordeu e indicarles que le colocasen el capot, pero evidentemente esto es hilar demasiado fino y prácticamente imposible de ser hecho con alguna utilidad. El capot de Bordeu, ro-





Rubén Fulco, debutante con mucho éxito, cuarto y contento.



Rafael Baldrés, su mejor carrera: llegó tercero.

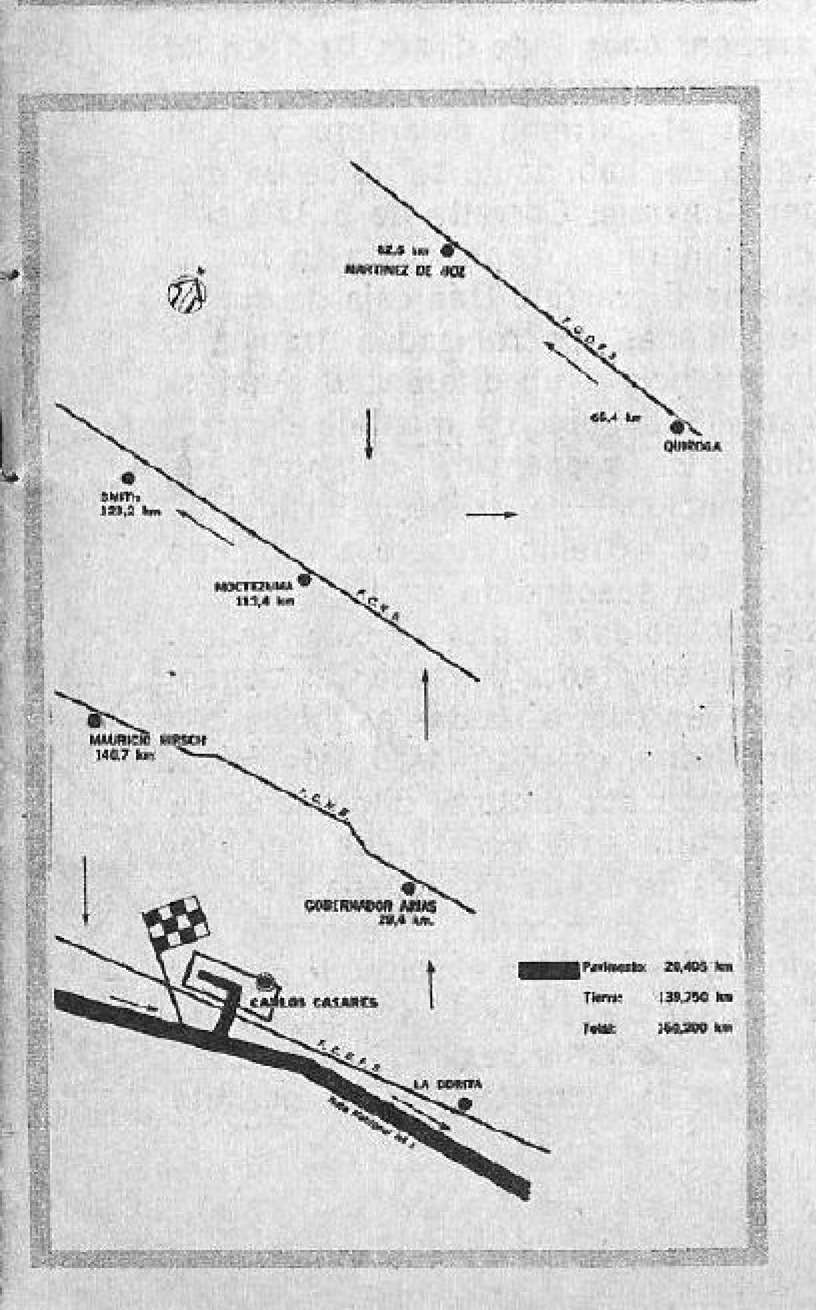
Dramático momento para Bordeu: el aro que le pasaban con informaciones no pudo ser alcanzado por su acompañante, lo que lo obligó a un forzoso "vuelo a ciegas" hasta el próximo reabastecimiento. De todas formas viajaba cómodo en la punta.



De Paoli tuvo muchas en contra, pero se negó a abandonar, llegando quinto.

CAMPEONATO ARGENTINO
TURISMO CARRETERA

1°	Casá, Eduardo ..	41	14°	Rodríguez, Raúl O.	6
2°	Bordeu, Juan M. .	36	20°	Marincovich, C. ..	6
3°	Emiliozzi, Dante .	30	21°	Gimeno, Hugo A.	4,5
4°	Malnatti, César H.	24	22°	Dana, Humberto A.	4
5°	Menditeguy, C. A.	17	22°	Estéfano, Nasif M.	4
6°	Galbato, Carmelo .	15	22°	Loeffel, Carlos ..	4
7°	Di Palma, Luis R.	12,5	25°	Baldrés, Rafael ..	3
8°	de Alzaga, Rodolfo	12	25°	De la Torre, Matías	3
9°	Tarducci, Mario ..	11	25°	Prandi, Nelson ..	3
10°	Polinori, Norberto	10	25°	Rodríguez, Everto .	3
11°	Calamante, M. ..	9	29°	Ciani, Marcos ..	1
11°	Cupeiro, Jorge ..	9	29°	Cordonnier, Oscar	1
11°	Viale del Carril, A.	9	29°	Fulco, Rubén	1
14°	Figlioli, Héctor ..	6	29°	Galluzzo, Vicente .	1
14°	Luluaga, Juan F. .	6	29°	Martinian, Manuel	1
14°	Pairetti, Carlos A.	6	29°	Salto, Carlos L. ..	1
14°	Peduzzi, Ricardo	6	29°	Sanmartino, H. ..	1
14°	Rienzi, Angel ..	6	29°	Urruti, Federico ..	1
			37°	Gulle, Pablo	0,5



jo y prolijo, pegó en el vidrio derecho del parabrisas, después de soltarse, pasó por encima del techo del Chevrolet y se asiló vaya uno a saber en qué campo incógnito. Desde luego se murmuraban posibles protestas, impugnaciones y todos esos mecanismos más o menos legales, pero la decisión del comisario Bricocola (impecable) y la asistencia del eficaz Mauricio Gallo aseguraron el orden y hubo paz en las almas.

Bordeu controlaba la carrera, como la controló en Chacabuco y en Hughes, es decir trabajando muy conscientemente con la información que recibía de sus auxilios. Durante la tercera vuelta Polinori se había quedado sin frenos, había parado para arreglarlos y a poco de iniciada la cuarta desapareció de la clasificación al cortársele un bulón de biela. Su abandono, junto con el ataque del local Baldrés, fueron las únicas situaciones que le dieron algo de calor a la última vuelta. Juan Manuel Bordeu cruzó una vez más la línea de llegada a paso de hombre.

Segundo fue un hombre joven de Lanús, Héctor Figlioli, regular y cronométrico. Tercero el local Rafael Baldrés con el Chevrolet que tanta gloria diera a Maros Ciani. Cuarto Rubén Fulco, manejando el Ford que pilotea habitualmente Nelson Prandi, con quien se alternará de ahora en adelante. Fulco tiene 36 años y es la primera vez en su vida que pasa de los 200 km/h. Con sólo tres marchas y puente trasero demasiado corto (3,50 con gomas 600) el cuarto puesto tiene un inmenso valor. Ricardo De Paoli colocó quinto al Valiant, a pesar de haber hecho tres vueltas y media con su caja Galaxie en directa. Pettinari fue sexto luchando contra su motor que había cortado dos válvulas y traía dos cilindros anulados. Bonifacio, héroe del día, fue el último en clasificarse con cuatro vueltas. Le siguieron Polinori, Del Vitto con un Tornado sin ayuda oficial que funcionó normalmente a 5.000 rev/m; Eloy González y Héctor Pozzueta (con Chevrolet, Mono) cuyo acompañante tenía que pasar los cambios con un destornillador.

Se dice que los motores de Galbatto y Menditeguy andan muy fuerte y es una lástima que no hayan largado así como no largó Anteo Pichetta. Al automóvil de Pichetta se le habían cronometrado 243 km/h con viento cruzado y su dueño no quiso producir su esperado debut porque le había tocado el número 45 y según manifestó a CORSA los números que suman 9 lo perturban para manejar. Organización y atención, perfectas. Conste que la gente de Carlos Casares salvó milagrosamente su carrera en las últimas horas del viernes cuando las altas autoridades policiales de la provincia estaban firmemente decididas a suprimirla. Si hay carrera en Mar del Plata, hasta entonces. Ojalá sea así.

→

IV VUELTA DE CARLOS CASARES

Automóvil Club de Carlos Casares 7/VIII/66 - 640,800 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Bordeu, Juan Manuel ..	Chevrolet Super	4h14m27s6	4
2º	22	Figlioli, Héctor	Chevrolet Apache	4h19m17s4	4
3º	21	Baldrés, Rafael	Chevrolet Apache	4h28m28s4	4
4º	43	Fulco, Rubén	Ford F-100	4h33m34s	4
5º	26	De Paoli, Ricardo	Valiant	4h44m29s8	4
6º	24	Pettinari, Roberto	Ford 59 AB	5h12m10s2	4
7º	20	Bonifacio, Nicolás	Chevrolet Apache	5h26m06s6	4
8º	8	Polinori, Norberto	Chevrolet Apache	5h16m08s	3
9º	25	del Vitto, Antonio	Chevrolet Tornado ...	3h58m32s	3
10º	30	González, Eloy	Chevrolet Apache	3h59m08s	3
11º	23	Pozzuetta, Héctor	Chevrolet Apache	4h25m14s2	3

PROMEDIO DEL GANADOR: 151,096 km/h.

RECORD DE VUELTA: Bordeu en la primera con un tiempo de 59m27s8 a un promedio de 161,645 km/h.

NO LARGARON: 7, César Malnatti, 9, Carmelo Galbato; 11, Carlos Menditeguy; 12, Rubén Roux; 25, Bautista Larriestra; 29, Dionisio Zaremba; 31, Melquíades Bengoechea; 32, Rafael Gaitero; 36, Miguel Bahillo; 37, Federico Urruti; 42, José Oberante; 45, Anteo Pichetta.

ABANDONARON: *En la primera vuelta:* 1, Dante Emiliozzi; 2, Eduardo Casá; 3, Angel T. Rienzi; 5, Rodolfo de Alzaga; 6, Carlos Alberto Pairetti; 13, Raúl Cottet; 14, Nasif Estéfano; 15, Héctor Rey; 18, Manuel Mantinián; 27, Héctor Corpucci; 28, Raúl Massera; 34, Julio De Dios; 38, Pepe Gallo; 39, Carlos Martinero; 40, Roberto Schenone; 44, Cayetano Saladino. *En la segunda vuelta:* 10, Luis Di Palma; 17, Antonio Tempone; 19, Luis J. Villa; 23, Miguel Carioli; 41, "Carlos Vidal". *En la tercera vuelta:* 16, Humberto Dana.

El planillaje de esta competencia fue realizado con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de radio Libertad.

VUELTAS Y TRAMOS

LOS MEJORES EN CADA VUELTA: **Primera:** 1°) Bordeu, 59m 27s 8 (161,645 km/h); 2°) Tempone, 1h 02m 04s 6; 3°) Polinori, 1h 02m 09s 2; 4°) Di Palma, 1h 03m 08s 2; 5°) Figlioli, 1h 04 33s 4. **Segunda:** 1°) Polinori, 1h 02m 31s (153,751 km/h); 2°) Bordeu, 1h 03m 49s 6; 3°) Figlioli, 1h 04m 33s 8; 4°) Massera, 1h 06m 03s; 5°) Baldrés, 1h 06m 19s 6. **Tercera:** 1°) Bordeu, 1h 03m 57s2 (150,298 25m 06s 6; 2°) Baldrés, 25m 44s 8; 3°) Bordeu, 25m 48s 4; 4°) Fulco 26m 22s.

Tramo de tierra entre Quiroga y Smith, 55,600 km. **Primera vuelta:** 1°) Bordeu, 21m 14s; 2°) Tempone, 21m 29s; 3°) Rienzi, 22m 13s; 4°) Polinori, 22m 24s. **Segunda vuelta:** 1°) Polinori, 22m 31s; 2°) Bordeu, 22m 51s; 3°) Figlioli, 23m 03s; 4°) Baldrés, 23m 53s. **Tercera vuelta:** 1°) Bordeu, 22m 40s; 2°) Figlioli, 23m 21s; 3°) Baldrés, 24m 02s; 4°) Fulco, 24m 21s. **Cuarta vuelta:** 1°) Figlioli, 23m 40s; 2°) Bordeu, 23m 51s; 3°) De Paoli, 25m 24s; 4°) Baldrés, 25m 42s.
19s; 3°) Polinori, 15 38s; 4°) Di Palma, 15m 57s. **Segunda vuelta:** 1°) Polinori, 15m 54s; 2°) Massera, 16m 09s; 3°) Bordeu, 16m 10s; 4°) Figlioli, 16m 31s. **Tercera vuelta:** 1°) Figlioli, 16m 32s; 2°) Fulco, 16m 46s; 3°) Bordeu, 16m 47s; 4°) Baldrés, 17m 01s. **Cuarta vuelta:** 1°) Figlioli, 16m 26s; 2°) Baldrés, 17m 03s; 3°) Fulco, 17m 12s; 4°) Bordeu, 17m 33s.

Tramo mixto entre Smith y Carlos Casares. **Primera vuelta:** 1°) Bordeu, 15m 05s; 2°) Tempone, 15m km/h); 2°) Figlioli, 1h 04m 57s 2; 3°) Baldrés, 1h 06m 46s 2; 4°) Fulco, 1h 07m 39s 8; 5°) De Paoli, 1h 10m 37s 4. **Cuarta:** 1°) Figlioli, 1h 05m 13s (147,385 km/h); 2°) Bordeu, 1h 07m 13s; 3°) Baldrés, 1h 08m 30s 6; 4°) Fulco, 1h 09m 57s 8; 5°) De Paoli, 1h 12m 33s.

LOS CUATRO MEJORES EN CADA TRAMO: Tramo mixto entre Carlos Casares y Quiroga, 66,400 km. **Primera vuelta:** 1°) Bordeu, 23m 08s; 2°) Rienzi, 23m 40s; 3°) Alzaga, 23m 43s; 4°) Polinori, 24m 07s. **Segunda vuelta:** 1°) Tempone, 24m 00s 4; 2°) Polinori, 24m 05s 8; 3°) Bordeu, 24m 48s 2; 4°) Figlioli, 24m 59s 6. **Tercera vuelta:** 1°) Bordeu, 24m 29s 6; 2°) Polinori y Figlioli, 25m 02s 8; 4°) Baldrés 25m 46s. **Cuarta vuelta:** 1°) Figlioli.

Cuando parecía que Polinori lograría un buen segundo puesto, se vio precisado a abandonar tras cumplir tres vueltas al circuito. El corredor de Villa Cañás demostró una vez más que tiene condiciones y máquina como para disputarle la punta a los mejores.





El Ingeniero Bizzarrini se divierte en su pequeña fábrica construyendo al mismo tiempo dos automóviles similares de opuesta concepción técnica

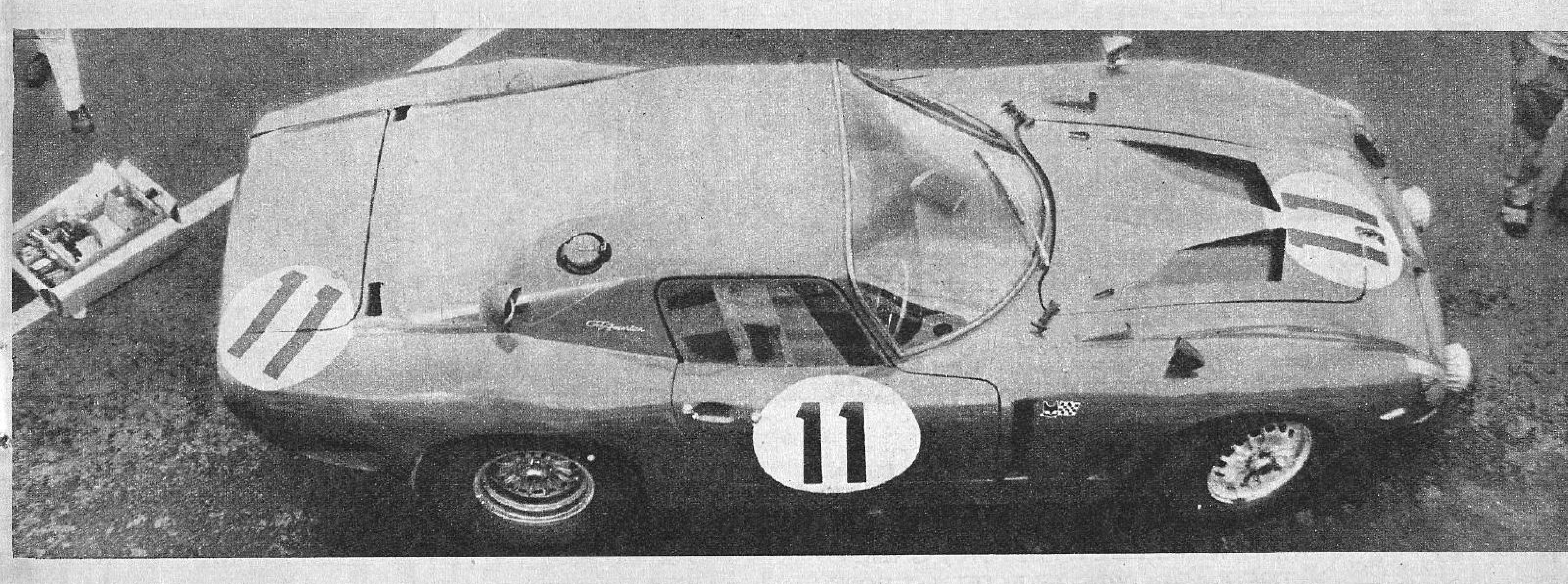
Después de acumular experiencia como proyectista y asesor en Alfa Romeo, Ferrari e Iso, el ingeniero Bizzarrini decidió construir su propio automóvil, cuyos lineamientos generales repetían su último diseño: el Iso Rivolta. Pero el Bizzarrini 5300 GT es un automóvil con menores compromisos en función del usuario y con características que lo hacen más apto que aquél para la participación en competencias deportivas.

La presencia de un Bizzarrini 3500 GT en una pista internacional pronto atrae la atención de los entendidos y no precisamente por sus líneas desarrolladas en el túnel de viento y retocadas estilísticamente por Bertone, ni por sus llamativas y etéreas ruedas Campagnolo de fundición liviana, sino porque es uno de los poquísimos automóviles de competición actuales que recurre aún a soluciones tradicionales en materia de suspensiones y de distribución de conjuntos mecánicos.

En el extremo delantero y bien cerca del habitáculo se ubica un motor Chevrolet Corvette de 5.358 cm^3 de cilindrada, desarrollado por el mismo Bizzarrini. Una caja de cuatro velocidades sincronizadas transmite la potencia a un diferencial autoblocante Salisbury, de montaje suspendido. La suspensión delantera es convencional de trapecio articulado y en el extremo trasero un puente De Dion suspendido mediante resortes helicoidales, une ambas ruedas. Se utilizan frenos de disco Campagnolo en las cuatro ruedas asistidos con servofreno, estando los discos traseros colocados junto al diferencial. La estructura está constituída por elementos de chapa estampada o doblada y la carrocería —realizada en aluminio— integra el conjunto estructural, al estar adherida a la estructura básica mediante resinas poliéster.

Pero la competición no permite

ELANTE O ATRAS?



descansar. Por ello, apenas obtenida la seña en dólares de un cliente norteamericano, Bizzarrini se lanzó al diseño y construcción de un nuevo modelo, esta vez sí dentro de la ortodoxia GT 1966: suspensiones independientes en las cuatro ruedas, motor trasero de construcción europea.

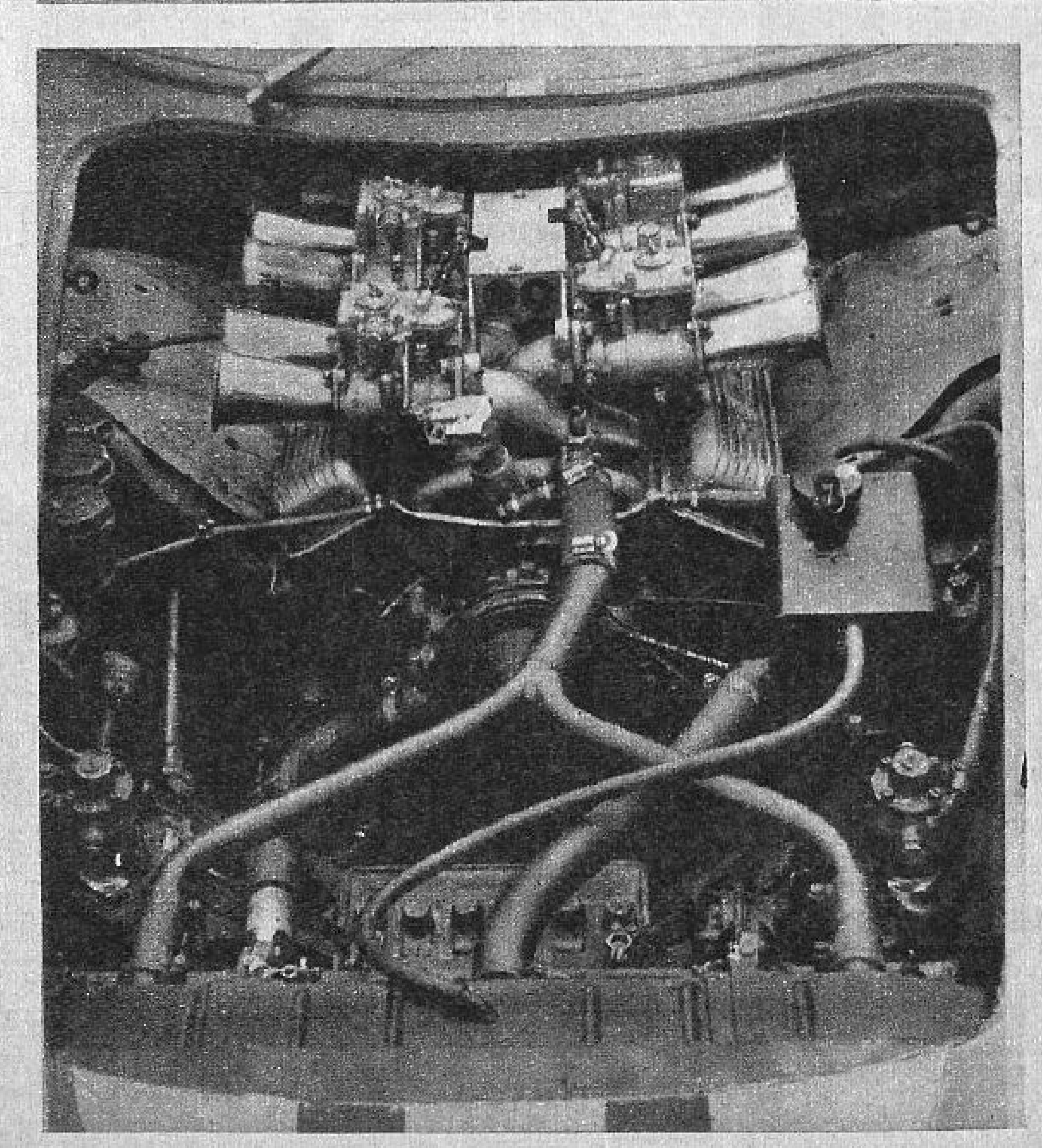
El nuevo Bizzarrini 538 debía estar listo a principios de este año, pero diversas dificultades encontradas en el desarrollo demoraron su presentación hasta la carrera de Le Mans. Utiliza un motor Lamborghini de doce cilindros, 4 litros de cilindrada y 400 CV y una caja ZF de cinco velocidades. La estructura es de largueros de chapa acajonados, de una técnica similar a la del modelo de motor delantero. El 538 está destinado exclusivamente a la competición deportiva y se construirá en pequeñas series; los nuevos modelos tendrán posiblemente motor Chevrolet y una nueva estructura tubular, aunque también integrada con la carrocería mediante elementos pegados de poliéster. Con una distancia entre ejes de 250 cm, trochas de 147 y 148,5 cm, largo total de 399 cm y 94 cm de altura, el Bizzarrini 538 pesa 750 kilogramos.

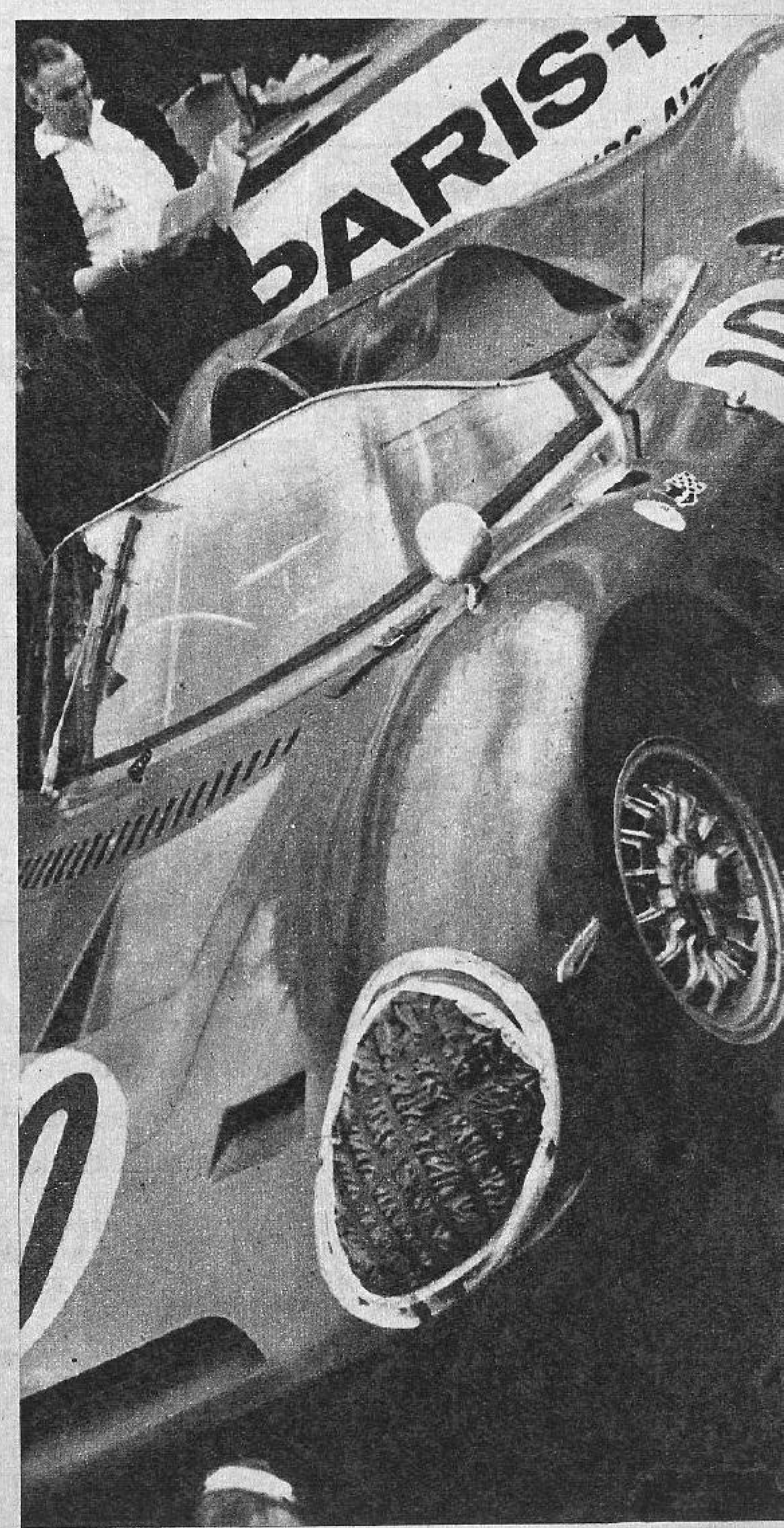
El nacimiento de nuevas fábricas de superautomóviles en cualquier lugar de Europa ya no asombra. Como no asombra encontrarse que una fábrica nueva y pequeña como la que dirige el ingeniero Bizzarrini en Livorno, además de su línea "regular" de producción del 5300 GT, y de los trabajos de preparación y perfeccionamiento del 538, se halla abocada al proyecto de un Sport de litro y medio y de un monoposto para Fórmula Intercontinental —encargado por el corredor francés Fraissenet— que, equipado con un motor de tres litros, sería utilizado también en Fórmula Uno.

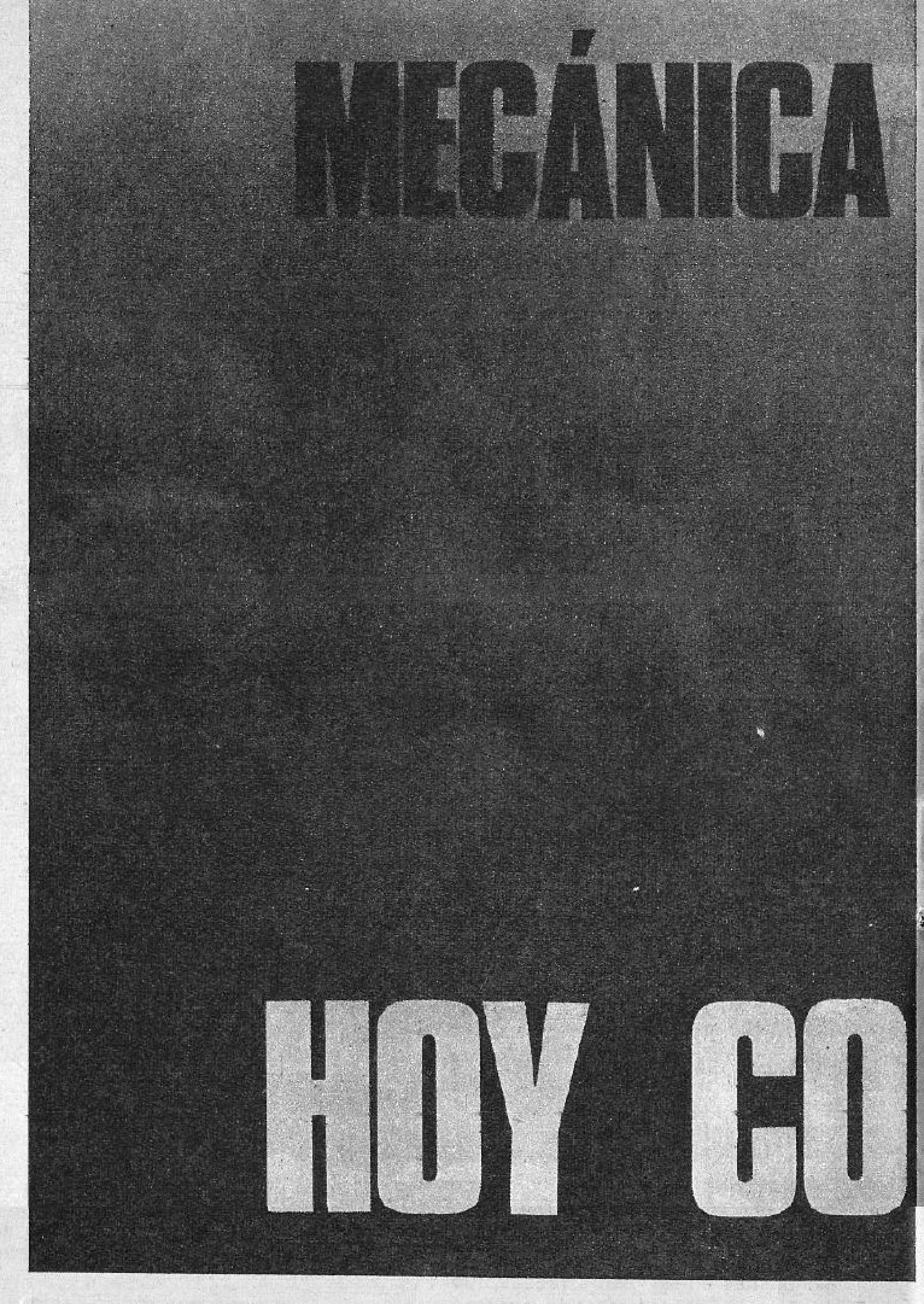
En la versión Le Mans del 5300 GT se ha mejorado la ventilación de los pasarruedas delanteros y del habitáculo y se ha llevado al techo la boca de alimentación de los depósitos de combustible.

El nuevo Bizzarrini 538 tiene motor trasero y la mayoría de las soluciones que son ya tradicionales en los modernos automóviles de competición: suspensiones independientes a la Lotus; circulación de aire a la Lola y atractivas ruedas Campagnolo de aleación liviana.

El motor Chevrolet Corvette de 5.358 cm³ de cilindrada que impulsa al Bizzarrini 5300 GT y que sería aplicado también a los nuevos modelos 538. Alimentado por cuatro Weber horizontales dobles, su potencia es cercana a los 400 CV. Obsérvese la colocación del motor, bien atrás en el chasis.







por GERMAN SOPEÑA

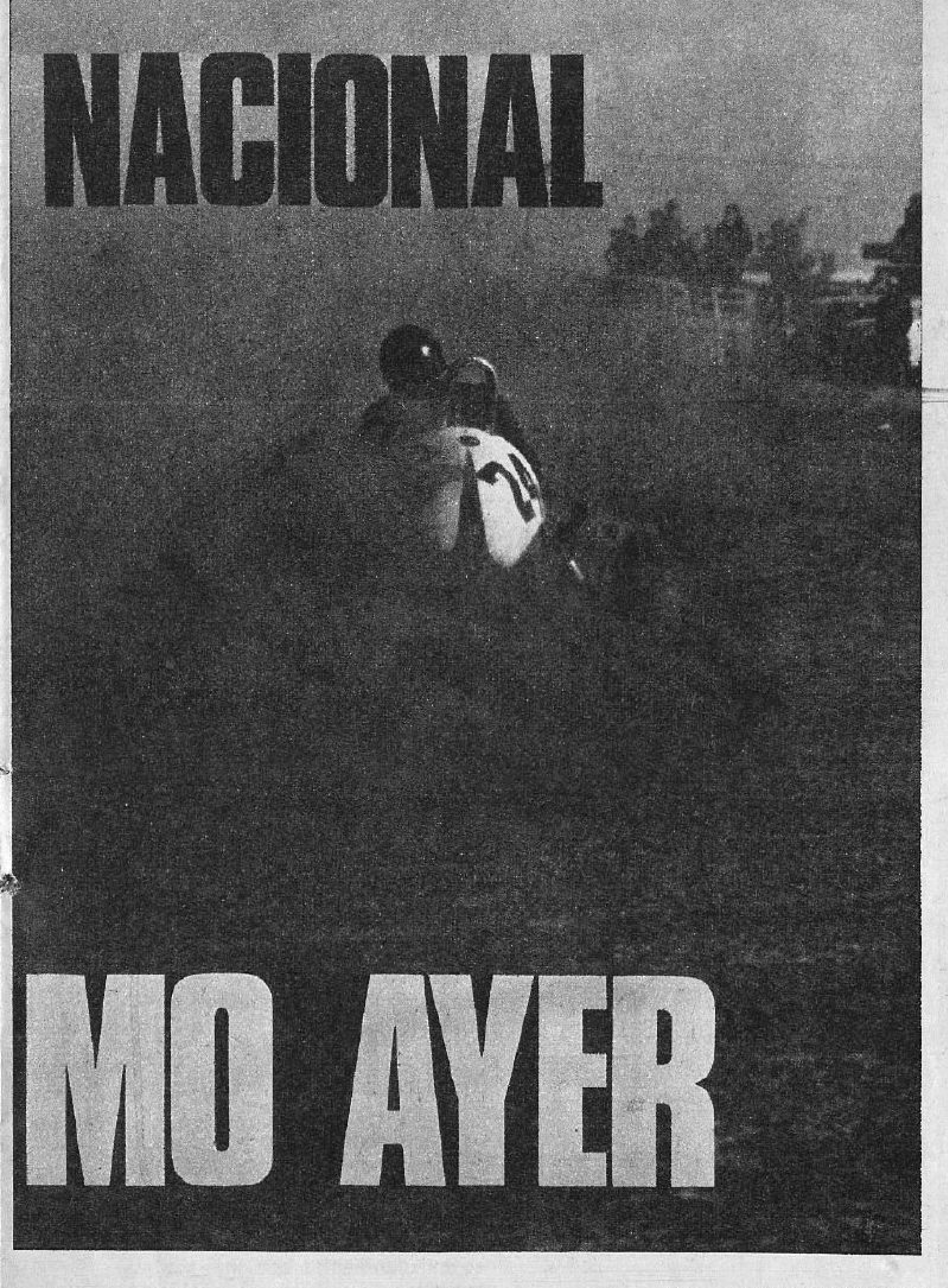
La corrida en busca del repuesto de último momento, los mecánicos sumergidos en los carburadores de un ruidoso motor regulando, el empujón de arranque y todo el nerviosismo que envuelve y caracteriza a una largada, se transforma en un algo irresistible para quienes de una manera u otra se complacen en ese caos ordenado (o no tanto) que es el automovilismo deportivo. Mas cuando el entusiasmo de una carrera cede su lugar al análisis frío y necesario, es el momento en que surgen las divergencias sobre las virtudes y defectos de tal o cual categoría. Y en este singular tira y afloja de opiniones tiene especial importancia el que rodea a la que puede y debe ser la categoría más didáctica de nuestro automovilismo: la MN. Por ese avance incontenible que se anuncia, luego de dos años de vida latente, CORSA decide captar las diferentes posiciones que sostienen clubes y corredores en general.

SANTA FE, HABITAT DE LA MN

Unos cuantos kilómetros en la geografía no establecen tanta diferencia de cualquier tipo como la que, automovilísticamente hablando, separan al sector de la provincia de Buenos Aires y sur de la provincia de Santa Fe (V. Tuerto, Hughes, Firmat), del de la ciudad de Santa Fe y sus alrededores (Rafaela, Esperanza, Sunchales). En efecto, la primera zona constituye la plaza más fuerte, el bastión principal del TC, mientras que en la segunda la MN domina con amplitud; es allí donde encontramos el mayor núcleo de clubes organizadores y autos en "pie de guerra" de la renaciente categoría. No asombra entonces el actual criterio de muchos dirigentes santafecinos que, entre otras cosas, no consideran como lo ideal a las carreras en ruta sino que se inclinan netamente por la pista, polémica ésta que se convierte en tabú para los habitués del TC, como lo demostraron fehacientemente las encuestas realizadas por CORSA en el Autódromo, aunque por supuesto los extremos de la discusión están íntimamente ligados al sentido de cada categoría. Por otro lado la mucha gente joven que vemos en estos clubes cree definitivamente en una futura generación de pilotos de calidad internacional que solo la pista y los automóviles modernos pueden dar. Claro que los clásicos circuitos de tierra no son lo más adecuado para ello (por más que Jack Brabham encabece el campeonato del mundo), pero no pre-

NACIONAL

MO AYER



fotos JORGE MILLER

tendemos la revolución perjudicial sino la evolución constante. Y cuando a la orgullosa Rafaela se vayan uniendo otras ciudades con circuitos pavimentados como Sunchales, donde ya piensan en un óvalo de asfalto con variantes internas sumándose así a los ya existentes como el Municipal de Buenos Aires, los excelentes de Mendoza o Bahía Blanca, el atractivo trazado de Carlos Paz, o los circuitos costaneros de Mar del Plata y Rosario, resultará fácil imaginar un agitado calendario nacional de monoplazas con modernos elementos construidos en el país y con el digno broche de una temporada internacional.

Ahora bien, ¿cómo se explica entonces el innegable recelo con que se mira a las hasta ahora esporádicas intervenciones de máquinas con motor trasero? ¿Qué piensan los corredores en actividad de la nueva camada que promete —por suerte— incorporarse prontamente a las competencias de MN? ¿Se justifican en 1966 autos con una concepción mecánica de veinte años atrás o aún más? Indudablemente, no Resulta lamentable ver en acción a pilotos que luchan con sus autos más que con los contrarios por causa de fallas elementales en el diseño de las suspensiones, en la distribución de pesos, en la agrupación de los mecanismos, etc. Casos en que la incomodidad funcional llega a límites cómicos con posiciones de manejo inconcebibles donde la palanca de cambios entre las piernas obliga a ser un contorsionista, o poco menos, para poder manejar. Estéticamente hablando hay autos que son ni más ni menos que tres ejes rígidos: dos de ellos integran las suspensiones y el tercero es el chasis donde se acomodan como pueden el motor, el tanque de nafta y el conductor. Mejor ni pensar en la sección frontal de tales vehículos. Mientras que el enorme peso de tales engendros maléficos se distribuye sobre cuatro cubiertas que dan risa, cuando el TC ya demostró qué bien se adaptan las "patonas" a los circuitos cerrados. Es verdad que son caras y si bien CORSA nunca hizo la apología del más poderoso siempre sostuvo que nadie está obligado a correr, pero desde el momento en que decide hacerlo, debe ajustarse a elementales normas de respeto para con los demás, como agotar las medidas de seguridad utilizando los medios más adecuados posibles. Esa despreocupación se convierte a veces en desprecio hacia sí mismo, pues no de otra manera puede calificarse a la negligencia constructiva sobre barras antivuelco.

Recientemente en Sunchales un corredor manifestaba con absoluto desparpajo que su barra era de menor sección que la requerida y ni siquiera cubría el ancho de sus espaldas ni los cm reglamentarios sobre la cabeza porque: —Total nunca se vuelca—. Además se ven combinaciones realmente graciosas, como cubiertas especiales pero decrépitos frenos a tambor, o viceversa, frenos de disco con cubiertas de Ford A, soluciones estéticas grotescas y perfectos exponentes del soldador y el alambre.

LA VALIDEZ DE LOS ARGUMENTOS

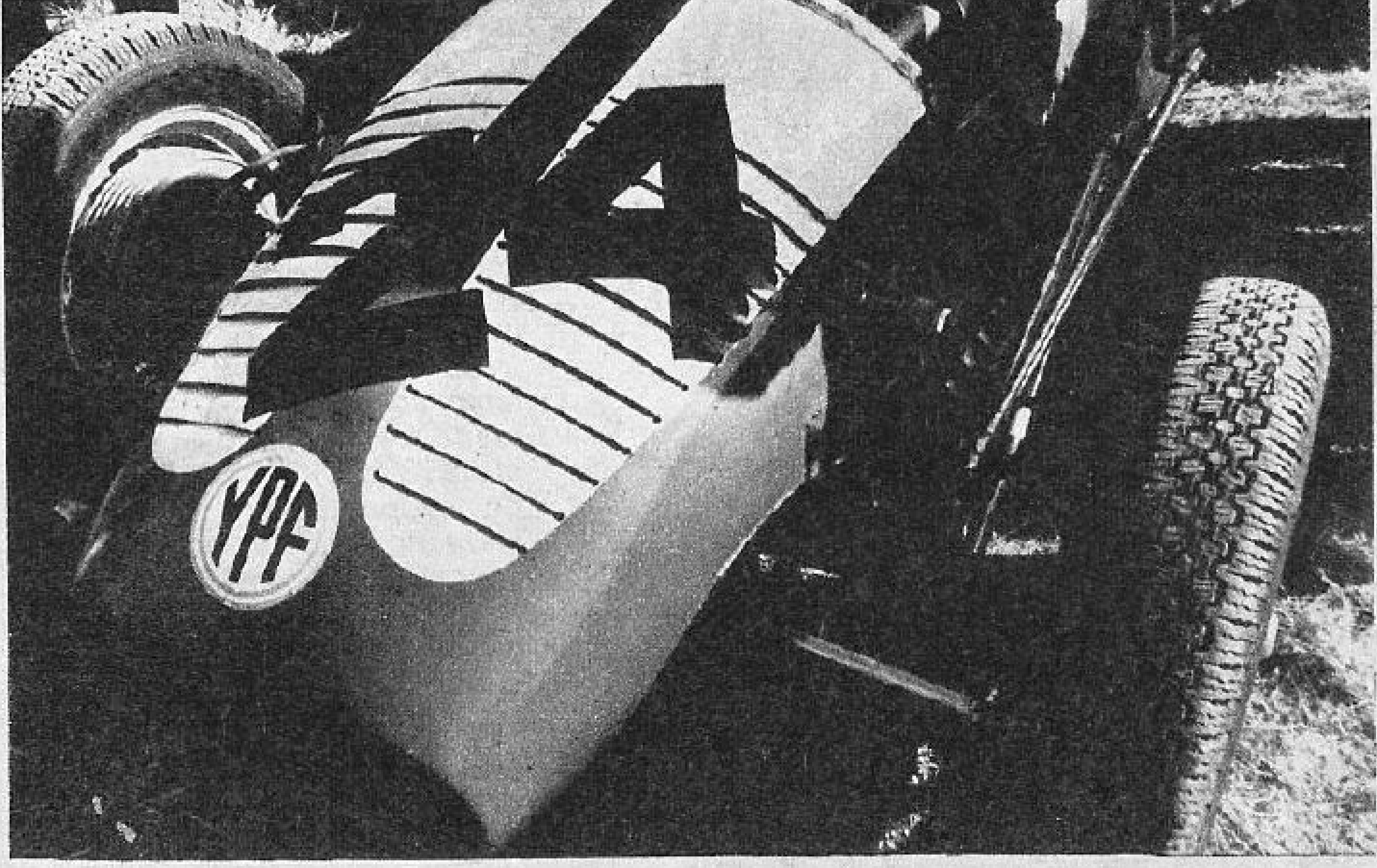
El principal hecho que los tradicionalistas esgrimen es que los autos con motor atrás no pueden correr en los circuitos de tierra por el polvo que recogería el motor, levantado por el mismo auto. Este absurdo criterio actuaría también en contra de los viejos "dinosaurios" cuando circulan en la tierra de quien los precede, cosa que sucede invariablemente en las curvas donde por lo general se sale derrapando.

Por otra parte si un auto con motor trasero no va a caminar por esa u otras causas, ¿qué les preocupa a los poseedores de reliquias, si lo mismo seguirán ganando ellos por la ventaja apuntada?

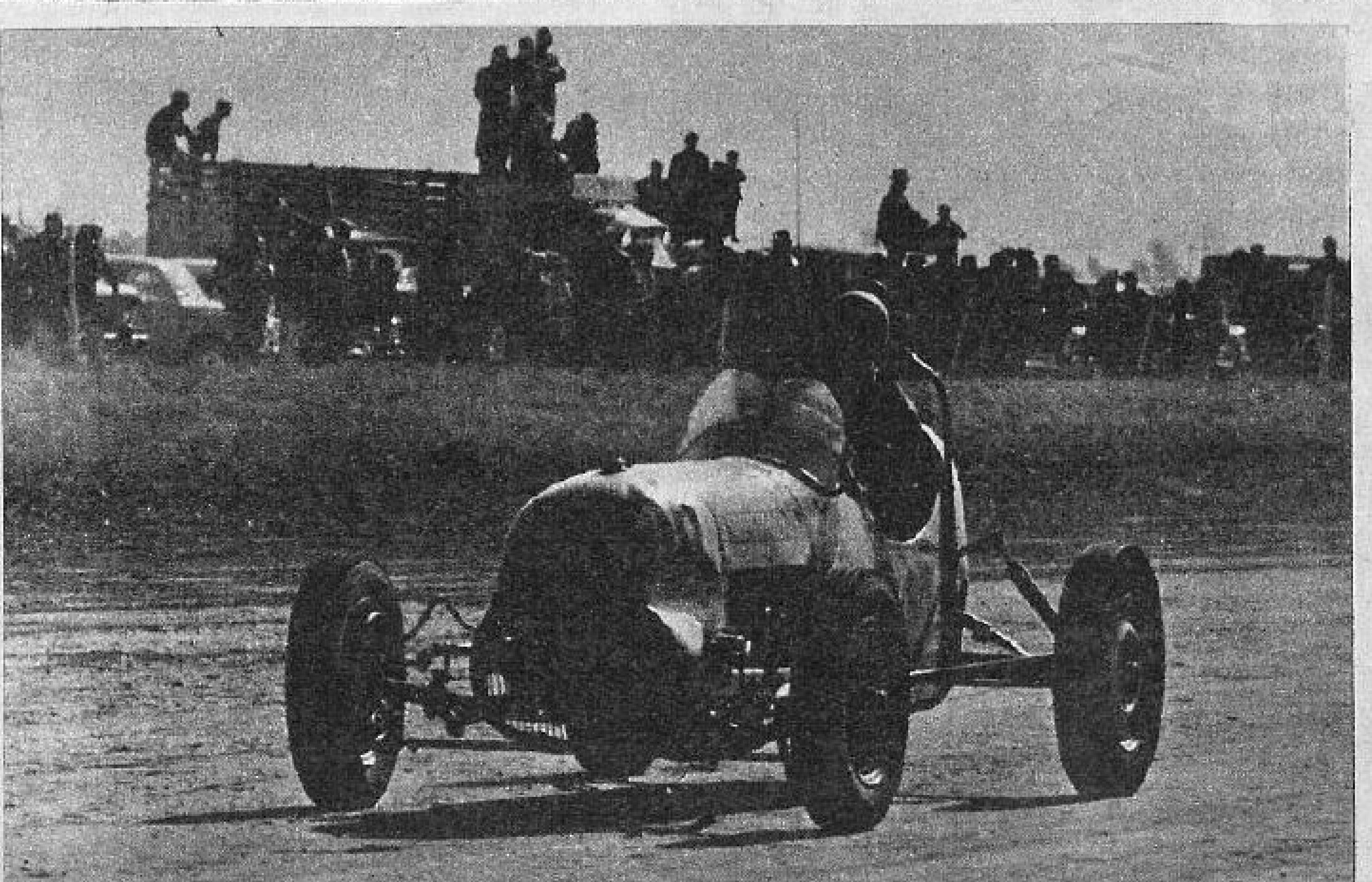
Curiosamente, los dueños de los mejores vehículos con motor delantero son, en su mayoría, decididos aspirantes a sentarse delante del motor a la brevedad posible. Tal el caso de Jorge Ternengo, cuyo automóvil es quizás el mejor ejemplo dentro del tradicionalismo, quien sin embargo ya piensa en un moderno Chevrolet siete bancadas ubicado a popa. También el Auto Midget Club de Sunchales cuyo MN F-1 conduce Cipollatti estaría dispuesto a venderlo post-Rafaela para encarar la construcción de un monoposto actual, que sería dado al propio Cipollatti.

Lo verdaderamente concreto es que no pueden seguir en las pistas coches que no ofrecen una seguridad razonable y que de cualquier forma solo juegan a arrimar, siempre en desventaja frente a automóviles como los de Di Santo, Ternengo y otros pocos y tanto más cuando deban enfrentarse a coches lógicos y actualizados. Un simple razonamiento debe suponer que si un automóvil de 1.000 cm3 equiparara en perfor- →

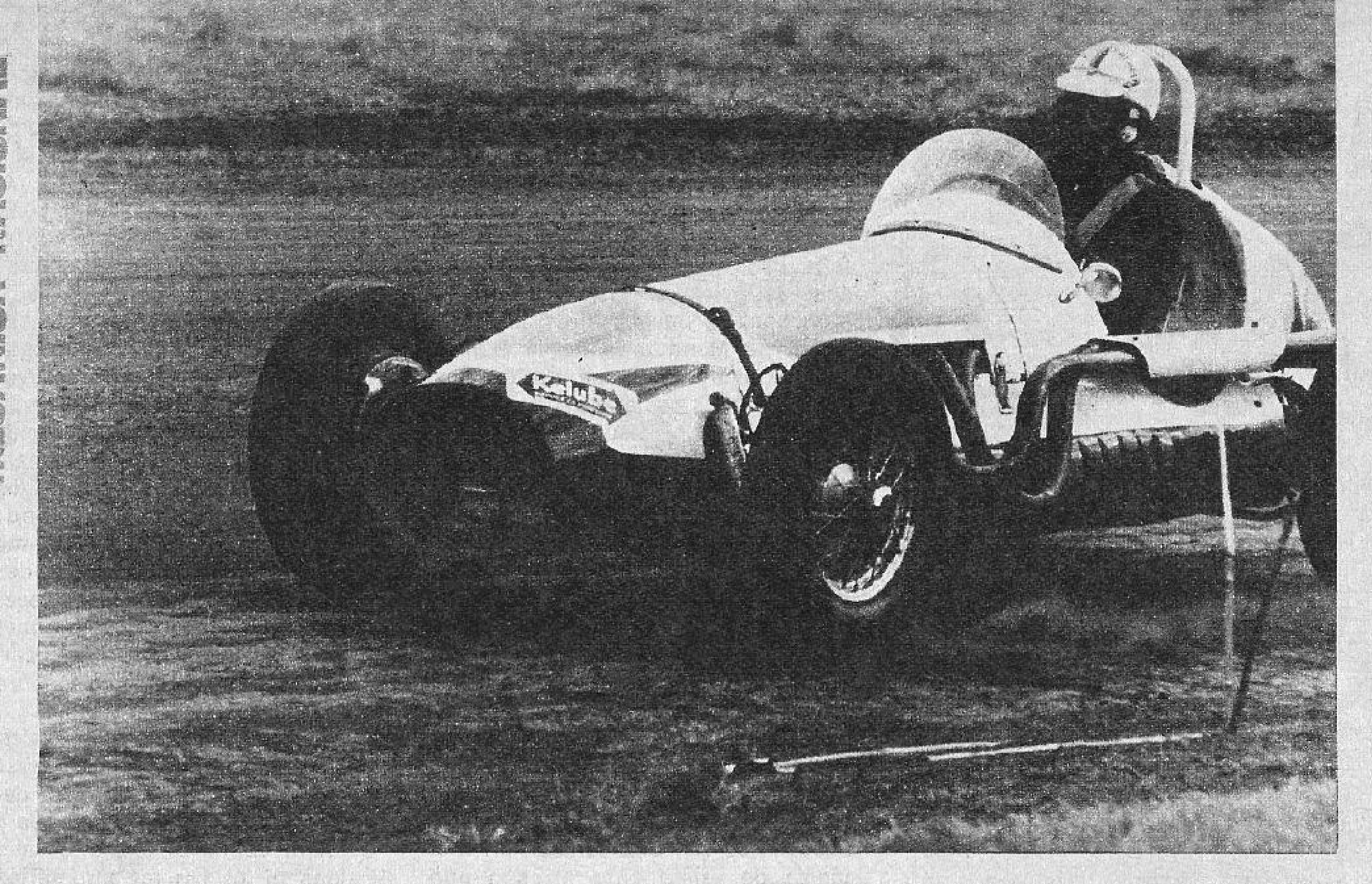
En tierras como ésta viaja, generalmente, todo auto que no sea el conductor del lote. No imaginamos cómo no afectaría a los autos con motor delantero si los de motor atrás se verían perjudicados.

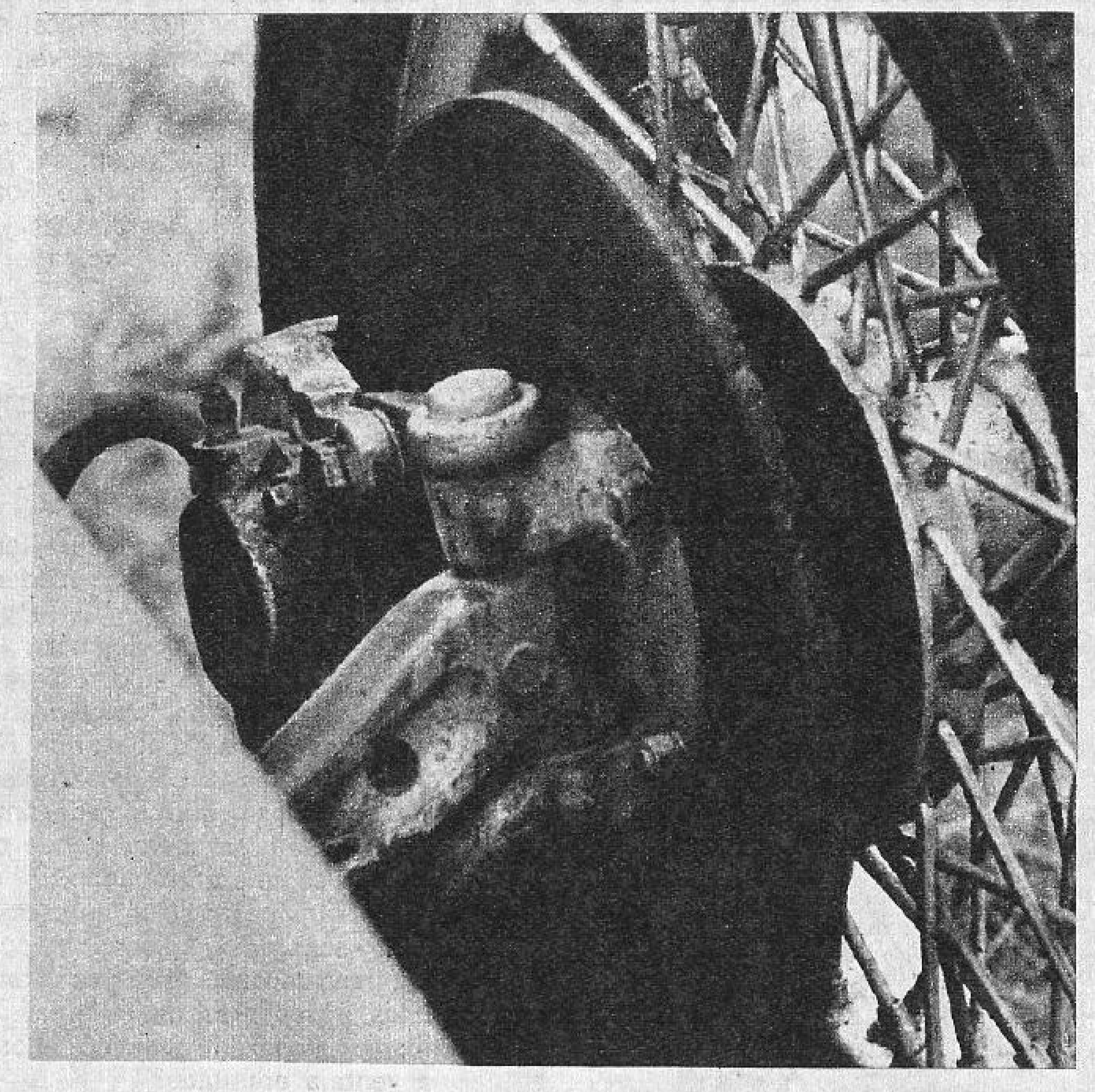


Artesanía mecánica en un diseño netamente superado y que sin embargo aún gana carreras. Se trata del Ford T de Sotro, donde las cubiertas Cinturato (¡sobre llanta angosta!) otorgan un viso de actualidad a un pulcro pero antiguo chasis.



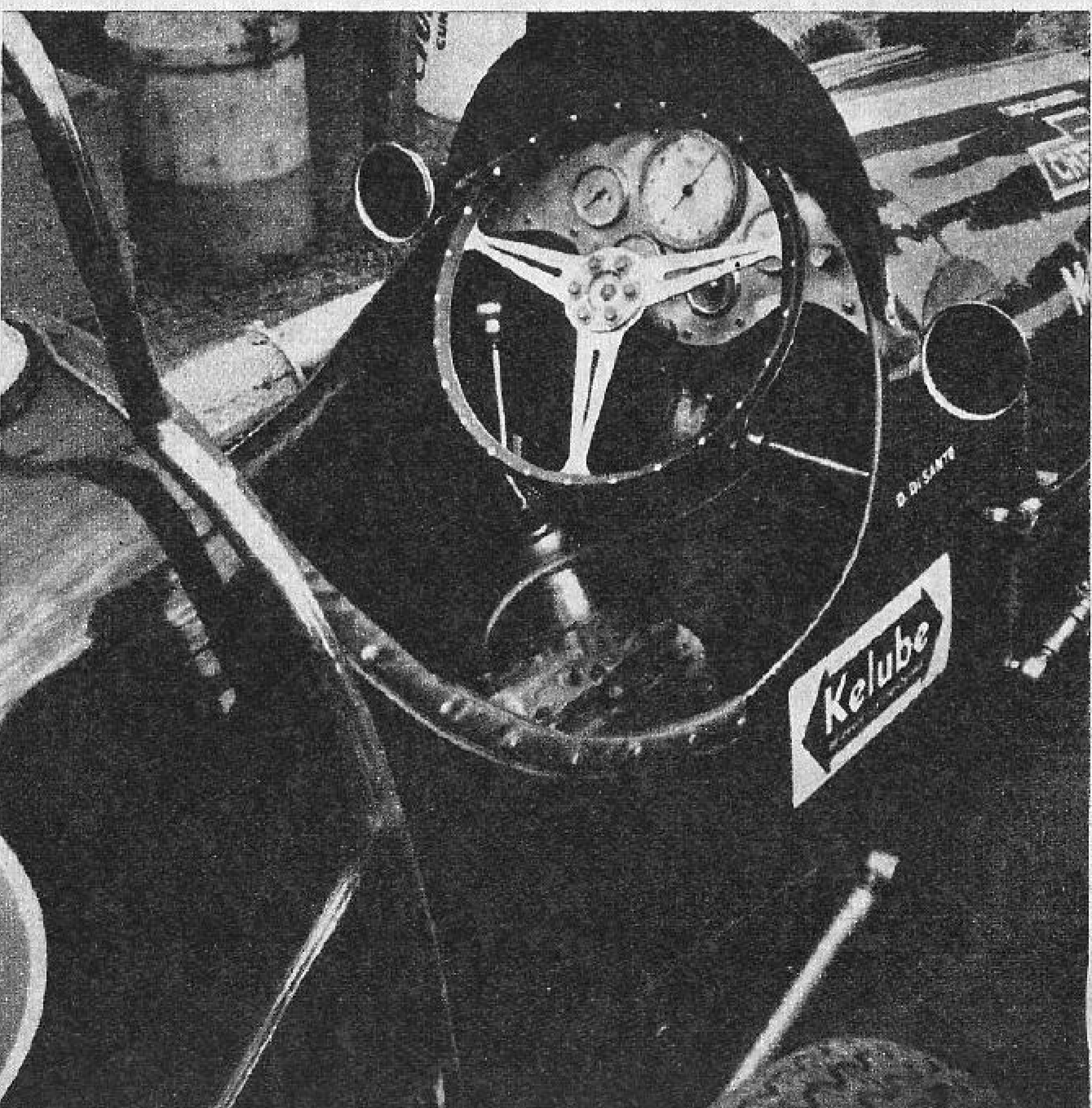
Una imagen tan vetusta como deprimente y que, sin embargo, se resiste a dejar paso al progreso. De todas formas tampoco ocupan los primeros puestos.





Da la casualidad que la prolijidad que muestra el posiblemente mejor auto con motor delantero, también se manifiesta en su conductor. Bien sentado y lo que es más importante bien atado sale con firmeza en un auto que entre otras cosas tiene una barra antivuelco como se debe.

Una clara muestra de las combinaciones que se llegan a ver. Un ilógico eje rígido en la suspensión delantera junto a un actual freno de disco, en tanto sobre una rueda de rayos de alambre con fijación de mariposa por maza Rudge se coloca una cubierta común de calle. Eso sí, el eje, agujereado para eliminar peso.



Dentro del poco lugar disponible, uno de los cockpits mejor resueltos en lo que a comodidad se refiere, es el de Domingo Di Santo. En ese sentido los monopostos con motor atrás, pese a sus raquíticas siluetas externas son más cómodos y funcionales.

mance a otro de 4.000 cm3, en este último hay algo que no rinde como correspondo, y como precisamente esto es lo que de alguna manera sucedió en las pocas incursiones de Ríos, Ruesch y Galanti, un solapado coro insinúa su descontento que no tiene mayor sentido lógico.

Análogamente una de las muletillas preferidas contra cualquier signo de cambio es: "se favorece al de mayores posibilidades económicas". Repetimos que ni Parabrisas ni CORSA pretendieron nunca utopías descabelladas que dieran exclusividad a los poderosos, pero frenar el progreso para mantener las posibilidades de los "muchachos fenómenos" que para correr solo tienen las ganas, no puede ser. Lo más irónico del caso que nos ocupa es que la subdivisión de fórmulas en la misma categoría hace mucho más accesible a los interesados iniciarse con el verdadero automovilismo. Lógicamente que quienes deban tirar sus inefables aparatos para construir una nueva máquina de concepto moderno, se verán económicamente perjudicados —los únicos— por tal cambio, pero es el precio, muy razonable por cierto, que impone la incorporación de tantas personas nuevas a la MN que adquirirá; así una trascendencia nacional que no posee, pero que poseyó muchos años ha, cuando los mismos automóviles que corren ahora, eran funcionalmente nuevos y técnicamente al día.

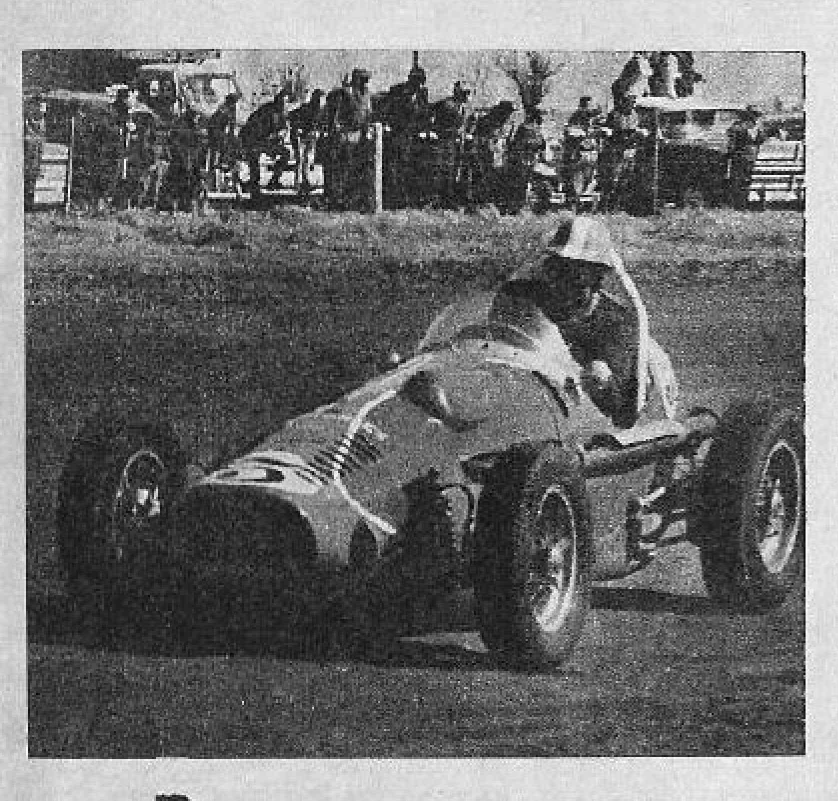
PROMISORIO FUTURO

Chasis tubulares o monocascos, fórmulas uno, dos, tres y cuatro; carrocerías de chapa o de polyéster, pero siempre sobre el común denominador de motor trasero y suspensiones independientes adelante y atrás, identifican los numerosos esfuerzos que científicamente basados surge en Buenos Aires, Córdoba, Bahía Blanca, Mendoza, Rosario, etc., y que llevan, sin duda, nuestro apoyo. Dos temporadas internacionales aportaron su valiosa experiencia visual y alentaron a nuestros preparadores con ansias de crear, a embarcarse en la aventura de lo nuevo. Las pequeñas diferencias estructurales irán mostrando sus ventajas e inconvenientes con la competición, verdadero y único medio de mejorar sin pausa y que ahora nos permite algo más que soñar con una confrontación con las máquinas europeas, de igual a igual.

La MN definitivamente de pie iniciará en Rafaela "su" carrera. La meta a la que todos ambicionamos que llegue ya no es una utopía.

Pero para ello todas las partes interesadas deben tener conciencia de que estamos en el siglo de la tecnología y en el año 1966 y de que no podemos escapar a esta circunstancia. La era del corredor-constructor-mecánico-preparador-diseñador está tocando a su fin. Cada vez en mayor grado, toda creación compleja requiere la colaboración de un equipo de especialistas y, como en mayor o menor medida ya sucede en otras categorías del automovilismo nacional, un corredor tendrá mayores posibilidades de realizarse como tal, cuando se siente sobre el automóvil que diseñó un técnico y que construyó un equipo de mecánicos especializados.

ESPERANZA PARA CIPOLLATTI



Dentro del radio de acción de su pueblo, Cipollatti se dio el gusto de ganar y tomarse así la revancha de los sinsabores que inflexibles palieres le causaron en Sunchales, su localidad. El auto, obviado ese detalle, camina sin cuento, como lo demuestra el excelente promedio de casi 150 km/h.

Claro que en este caso tiene mucho que ver el excelente circuito de Los Toboganes, en Esperanza, con gran amplitud para los autos y comodidad para el público. Por otra parte el buen trabajo realizado en el mismo, dejó a la tierra compacta, con consistencia asfáltica, cosa necesaria, por cierto, para una carrera de 200 millas. El trazado no es el clásico óvalo de MN, sino un triángulo, con un muy atrayente desnivel que permite ver todo el circuito desde los boxes. Las curvas anchas y peraltadas otorgan asimismo gran seguridad para estos "bichos" que en general no la tienen.

Héctor Sparza que tampoco corrió en Sunchales, estuvo hoy en un día feliz y, aunque algunos abandonos lo favorecieron, realizó una carrera inteligente. Loeffel, con la vehemencia por todos conocida, obtuvo un tercer puesto que si bien puede ser superado, hace suponer en una buena posibilidad para "Tío Fritz" en Rafaela. Felipe Lehmann cumplió con lo que esperábamos con sólo ver su auto. Este muy prolijo, es muy agradable a despecho de su tesitura tradicional, por la funcionalidad general con que está concebido y por la pulcritud de su terminación y su atractivo exterior blanco y rojo. Los demás, ya muy lejos por pérdida de vueltas, no apuraron en ningún momento esta carrera, uno de los últimos ensayos antes de Rafaela.

150 MILLAS DE ESPERANZA

Circuito Los Toboganes - Mn F. 1
7/VIII/66 - 241,56 km.

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Tiempo	Vtas.
1º	V. Cipollatti	1h37m31s6	90
2º	H. Sparza	1h38m33s6	88
3º	C. Loeffel	1h37m49s3	86
4º	F. Lehman	1h38m04s6	85
5º	V. Betta	1h37m49s7	83
6º	N. Bollo	1h37m54s	81
7º	R. Rivarola	1h38m54s1	76
8º	E. Raichderl	1h38m54s1	66
9º	O. Chiarelli	1h24m07s7	60

PROMEDIO DEL GANADOR: 148,509 km/h.





Jorge Mejías



Jorge Lafranconi

DOMINGO TRIUNFAL PARA MEJIAS Y LAFRANCONI

El karting ofrece domingo a domingo una competencia de interés siempre renovado. Este último volvió al kartódromo de Monte Grande con dos competencias, una para la fórmula stock y otra para la fórmula B, mecánica nacional preparación libre con la fiscalización de la Federación Argentina de Karting y la organización conjunta del Monte Grande Karting Club y la Asociación Corredores de Karting. Como siempre, un trabajo eficiente por parte de las tres entidades. En la primera competencia para stock la victoria correspondió a Jorge Mejías por amplio margen sobre Sarmiento y Doce. Estos últimos pelearon el segundo lugar, imponiendo finalmente Sarmiento su maestría.

En la primera serie para fórmula B se produjo la reaparición de Pedro Camerieri, accidentado hace dos meses en una competencia disputada en Bernal. Camerieri volvió a brillar con su gran estilo y tomó la delantera desde el comienzo para ganar matando; los tiempos son testigos: 6m 25s 6 (47,727 km/h) contra 6m 39s 4 de Lafranconi, que luego sería ganador de la competencia. Tercero finalizó D'Arminio. La segunda serie fue ganada por Guzmán quien empleó 6m 38s 8 (47,368 km/h) seguido de Bertolo a 8s y Guscheider a 22s. La tercera serie la ganó Mejías en 6m 39s 4 (47,368 km/h), seguido de Sobral a ocho décimas de segundo y Mario Abruzzin a tres segundos. El repechaje lo ganó Juan Bravi seguido de "Maxi".

Con los once pilotos clasificados se largó la final, primeramente estipulada a treinta vueltas pero —como sucede demasiado a menudo— se corrió a veinticinco. Ganó la partida Pedro Camerieri seguido por Guzmán, Lafranconi, Mejías y Sobral. Camerieri sacó treinta metros al segundo y se fue alejando con facilidad. Al promediar la competencia Lafranconi pasó al segundo lugar gracias a la mayor potencia disponible en su motor; Guzmán dispone de un kart que dobla mejor, pero no pudo defender su título de Campeón Argentino por la falta de potencia, a pesar de su calidad conductiva. Mejías y Sobral pelearon al milímetro el cuarto lugar. Pero en la vuelta décimoséptima se produjo la sorpresa al abandonar Camerieri por rotura de la cadena. De ahí en más, Lafranconi tomó la punta y comenzó a alejarse de sus rivales.

Gustavo Horacio Pereyra

MONTE GRANDE KARTING CLUB
7/VIII/66
Kartódromo de Monte Grande
Circuito Nº 3 - 9,7 km

CLASIFICACION

FORMULA STOCK

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo	Vtas.
1º	5	Mejías, Jorge	11m07s2	25
2º	2	Sarmiento, Alberto ..	11m29s2	25
3º	85	Doce, José	11m29s4	25
4º	1	Damiani, Ricardo ...	11m31s	25
5º	57	"Sharger"	11m33s4	24
6º	22	Galeazzi, Luis	11m35s8	24

PROMEDIO DEL GANADOR: 47,191 km/h.
RECORD DE VUELTA: Jorge Mejías en la primera vuelta a un promedio de 47,547 km/h.

FORMULA B MECANICA NACIONAL PREPARACION LIBRE

Pos.	Nº	Conductor	Tiempo	Vtas.
1º	17	Lafranconi, Jorge ...	10m45s6	25
2º	1	Guzmán, Alberto	10m48s8	25
3º	5	Mejías, Jorge	10m55s2	25
4º	28	Sobral, Oscar		25
5º	88	Bravo, Juan		25
6º	13	Bertolo, Juan		25
7º	9	D'Arminio, Armando .		25
8º	60	"Maxi"		25

PROMEDIO DEL GANADOR: 48,837 km/h.
RECORD DE VUELTA: Pedro Camerieri en la décima a un promedio de 49,219 km/h.

WILLIAMS EN ENNA

El Calendario Internacional otorga fechas para la realización de numerosas competencias para el Campeonato Internacional de Automóviles Sport, pero generalmente separa a los automóviles de la Clase I (hasta 1300 cm^3) para no provocar accidentes a causa de la lentitud de estos automóviles (230 km/h) comparándolos con los más veloces Ford y Ferrari (340 km/h). De esta manera los organizadores deciden realizar separadamente las competencias de la Clase I prevaleciendo Italia como país organizador, al poseer la mayor cantidad de estos automóviles. Las marcas dominantes son Abarth, Alpine, Matra y Austin.

Esta competencia, la VI Copa Ciudad de Roma, abrió sus puertas a los participantes del Campeonato Nacional Italiano de Sport y Gran Turismo. Ganador de la clasificación general resultó Marsilio Panetti, bresciano, que corre con el seudónimo de "Panini" y condujo un Dino Ferrari a través de las setenta vueltas para recorrer los 335,852 km en 1h41m17s1 a un promedio de 198,393 km/h.

La carrera tuvo su toque trágico: Francesco Lo Dico, médico y corredor siciliano, falleció al salirse su Alfa Romeo Giulia de la ruta. El automóvil dio cinco vueltas de campana.

La competencia de Fórmula Tres, denominada V Gran Premio de Pergusa, careció del brillo que le suele conferir a estas carreras la participación de los principales volantes de la categoría. La ausencia de estos pilotos dejó la competencia a merced de los equipos italianos. Refirmando sus bien conocidas virtudes, Jonnathan Williams se impuso sobre Brambilla, Facetti, Cardwell y Maglione. Los argentinos anduvieron co npoca suerte en esta competencia. Las altas velocidades que se desarrollaron les impidieron realizar una actuación destacada, agravada por la situación de debutante de Salerno. Con solo comparar los tiempos de "Cacho", décimosexto en las pruebas de clasificación, empleando 1m31s7 (188,246 km/h) y Salerno, décimoséptimo con 1m32s4 (186,919 km/h) con los 197,613 km/h establecidos por Facetti como récord de clasificación, se concluye que los automóviles del equipo argentino no eran suficientemente veloces y que las curvas de alta velocidad de este circuito requieren una madura calidad conductiva. Néstor Salrno solamente pudo obtener el décimoprimer lugar en la final a una vuelta de Williams, mientras que Baghetti abandonó en la vigésimotercera vuelta y "Cacho" no compitió por problemas mecánicos aparecidos en su automóvil luego de las pruebas de clasificación.

V GRAN PREMIO DE PERGUSA

Autódromo de Pergusa, Enna - 7/VIII/66 - 143,928 km

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	País	Marcas	Tiempo
1º	Williams, Jonnathan ..	Gran Bretaña .	De Sanctis-Cosworth .	44m07s
2º	Brambilla, Ernesto	Italia	Brabham-Cosworth ...	44m07s
3º	Facetti, Carlo	Italia	Brabham-Cosworth ...	44m07s
4º	Cardwell, John	Gran Bretaña .	Lotus 41-Cosworth ...	44m10s6
5º	Maglione, Antonio	Italia	De Sanctis-Cosworth .	44m10s9
6º	Williams, Frank	Gran Bretaña .	Brabham-Cosworth ..	44m11s2
7º	de Adamich, Andrea .	Italia	Brabham-Cosworth ..	44m11s4
8º	"Geky"	Italia	Lotus 41-Cosworth ...	44m29s6
9º	Mohr, Manfred	Alemania	Brabham-Cosworth ..	45m30s9
10º	Stephani, Martin	Gran Bretaña .	Brabham-Cosworth ..	29 vtas.
11º	Salerno, Néstor	Argentina	Brabham-Cosworth ..	29 vtas.

PROMEDIO DEL GANADOR: 196,213 km/h.
RECORD DE VUELTA: Andrea de Adamich en la trigésima: 1m25s5 a 202,004 km/h.



YO MANEJE UN GT-40 Y VIVI PARA CONTARLO



Siga con nosotros la simpática odisea de este famoso periodista al comando de un Bestiún

Por HENRY MANNEY, de "Car" (exclusivo para CORSA)

Qué buenos que son estos fabricantes que nos dejan manejar sus costosos autos de carrera! Pero ¿no será parte de un oscuro complot? Porque nosotros, los que escribimos de carreras, vamos a todos los Grande Prix con un aire muy superior, y después escribimos cosas como "Stewart hizo una carrera muy regular" (yo no lo dije, ¡ojo!), cuando en realidad Stewart estaba luchando contra (a) oversteer, (b) frenos que se bloqueaban, (c) poca presión de aceite, (d) aceite caliente en el pescante, (e) un amortiguador roto y (f) una mosca entre el ojo izquierdo y las antiparras. Y a pesar de todo llegó tercero.

Después a nosotros nos largan en Goodwood, cuando el mismo Stewart nos está mirando, y andamos mucho peor que los más humildes novicios de carreritas de sábado por la tarde, y aún no falta quien haga un espectacular trompo justo al frente del socarrón Stewart. No fui yo. De todos modos es un oscuro complot y Algo Debe Hacerse con Ford.

De cualquier forma, fue la mar de divertido y no me lo hubiera perdido por nada. Especialmente porque si lo hubiera perdido, el director me hubiera echado. Hace rato que El Monstruo me está persiguiendo para que haga el test de una cupé Ford, ya que le ganaron a las Ferrari y todo eso. Además, las Ferrari carreró-fagas no pueden comprarse, y los GT-40 sí, claro que es necesario contar con toneladas de $ $ $ $ $ $. Y además es interesante. Entonces nosotros insistimos e insistimos e insistimos e insistimos y leíamos revistas norteamericanas que hacían "tests" que no eran más que vueltas a Riverside en el asiento del acompañante, hasta que un día fuimos a la nueva pista de ensayos de la Ford inglesa en Lommel, y Willy Hayes, de la oficina de Relaciones Públicas, me preguntó si habría alguna posibilidad de que yo me costeara a Goodwood a dar una vuelta con el auto. Bueno... bueno... creo que sí, en principio. ¿Dónde está el auto?

Cuando uno lo piensa bien, es bastante importante esto de que la Ford corra oficialmente. Las empresas grandes generalmente encuentran que pueden vender suficientes autos (y sin riesgos de publicidad adversa) simplemente haciéndolos más o menos como el Uomo Cualunque quiere, y poniendo ráfagas de naifas en bikini en los avisos. Generalmente son las empresas chicas que quieren correr para enrostrar sus productos en la imaginación del público, pero las grandes, si es que →

se molestan (hoy por hoy son administradas por computadoras, y como las computadoras no pueden ir a ver carreras, no les interesa), generalmente escurren un poco el bulto fabricando subrepticiamente piezas especiales y dándoselas a algún esforzado "proficionado".

Sin embargo, Ford optó por abarcar el mercado de la juventud, ya que esa juventud tiene ahora mucho dinero, y lo mejor fue promocionar una "imagen de performance"; empezaron corriendo en carreras y drags, y los primeros resultados fueron tan beneficiosos para las arcas que se siguió no más. El Mustang, por ejemplo, ha establecido nuevos records de venta a pesar del poco tiempo que ha estado en el mercado.

En Inglaterra, el lugar del Mustang fue tomado por el Cortina GT, filosóficamente lo mismo, y que también beneficióse con las carreras de Ford. Entre paréntesis, Ford ganó el Campeonato del Mundo de coches GT, con los Cobra, pero la artillería pesada siempre fue representada por el Lola-Ford, ahora llamado GT-40, aunque no es GT porque nunca hicieron la cantidad suficiente. Este auto ha andado muy bien, ganando Daytona dos veces, y ahora ganó en Le Mans —menos mal, porque si este año no ganaban, el repiqueteo de cabezas que caían al suelo hubiera sonado como la lluvia tamborileando en un techo de chapa en la Polinesia.

Ya que todo el dinero y todas las esperanzas de Ford están en él, uno esperaría que el GT-40 debe ser algo especial, y por cierto, lo es. En realidad, había dos, uno prototipo de la versión de serie, perteneciente a Ford Dagenham y otro de fiberglass para los Intrépidos Corredores.

La especificación mecánica era similar para los dos: suspensión a espirales, caja ZF de cinco marchas, y un Ford 4,7 litros enchufado atrás. Cuando nosotros hicimos la prueba, aún no se había definido el perfil de las aletas de sustentación; además no estaba perfecto en materia de estabilidad, entonces estaba de chanchillo de las Indias.

Además, Goodwood no estaba, por cierto, abandonado, ya que Jochen Rindt daba vueltas y vueltas con la Cooper-Maserati, Whitmore probaba distintos tipos de Goodyear con un Lotus-Cortina, John Rhodes andaba con un Cooper-Mini de la fábrica, y además había una yunta de Lola F. 2 que iban y venían, más, por supuesto, todos los tipos de los respectivos séquitos.

No fue, entonces, sin algo de temor, que los tres periodistas señalados por la fortuna (Twite, Jenkinson y yo) recibimos la noticia que el coche estaba a disposición. Especialmente desde que todos los corredores profesionales (incluso Graham Hill, quien había llegado con su bigote a barlovento) nos miraban con serias dudas. Nuca vi tantos "no faltaba más, primero usted. . .". Finalmente logramos que Twite rompiera el fuego, cosa que celebró lastimándose la nariz con la portezuela del aparato. Advertido, puse las barbas en remojo y entré con mucha cautela. . . en realidad, el GT-40 es muy, muy íntimo, ya que aún con la posición de manejo decúbito dorsal que se estila hoy, había muy poco lugar entre mi casco y el tapizado del techo. Aparte de eso, todo muy cómodo, los asientos, bien anatómicos, de cuero, con ventilación; el volante, algo chico, forrado, ubicado a un ángulo muy cómodo, y los pedales, bastante lejanos pero no inaccesibles. Menos mal, porque el asiento no es corredizo, y los de piernas cortas pueden recurrir únicamente a la variación del ángulo de reposo de los pedales.

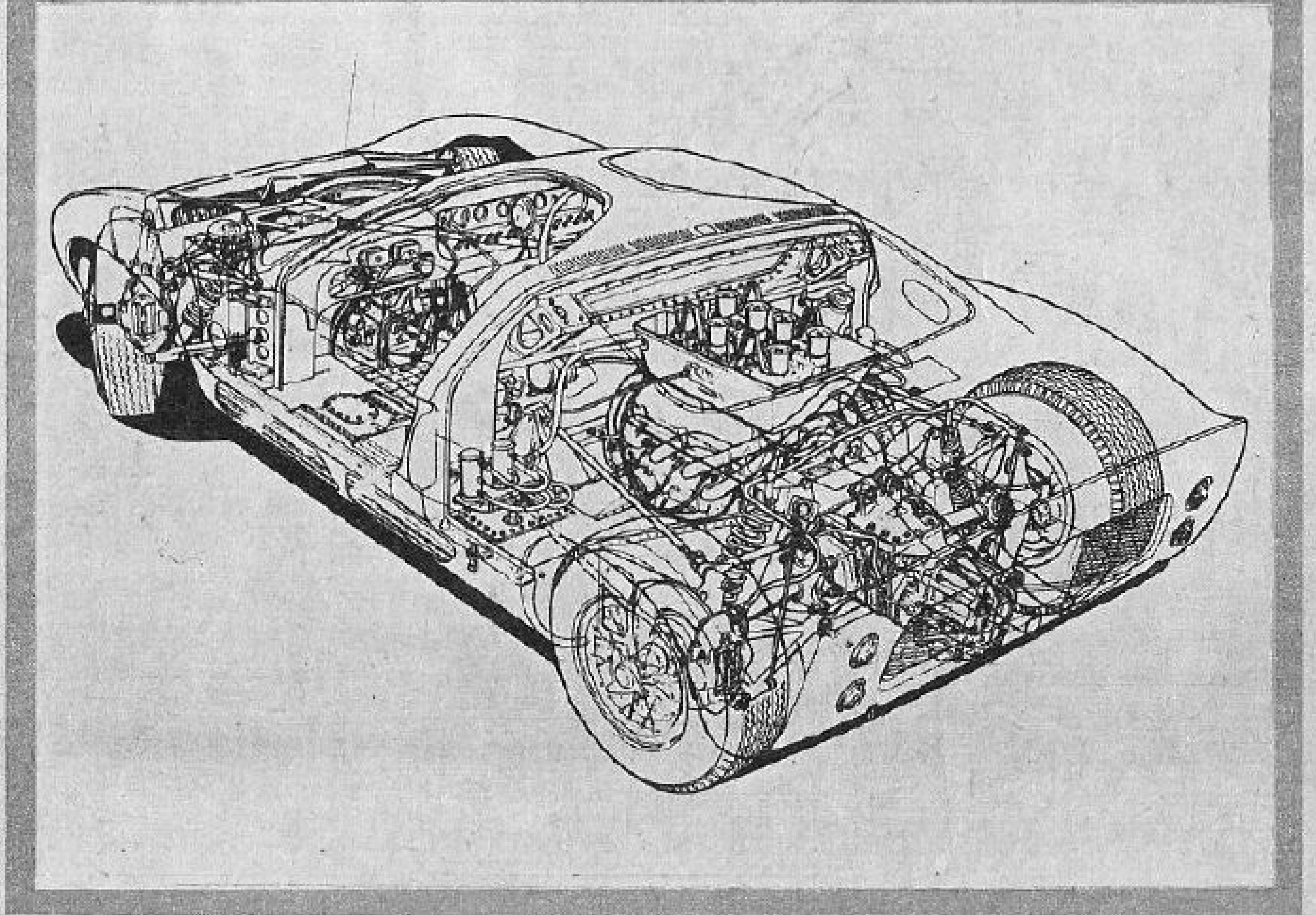
En cuanto a terminación, estaba bastante lindo, todo cuero negro, y hordas de llaves y diales indicadores, muchos relacionados con luces y muchos más relacionados con el cuidado y la alimentación del motor. Justo adelante, el Intrépido encuentra llavecitas para los tanques de nafta de izquierda y derecha, otro para el "contacto", y un amplio cuentavueltas con la raya roja a las 6 500. Yo prendí las tres llaves y cuando dejó de hacer tacatacatacataca, busqué el botón de arranque en la "consola", lo apreté y sonó la bocina. La próxima vez, fue mejor, empezó atrás un ruido borboteante y desparejo, puse la palanca en primera y salí por la recta haciendo uga uga uga.

Goodwood es uno de mis circuitos preferidos, y el Ford parecía ser un automóvil más o menos convencional, pero esas primeras vueltas resultaron estrepitosas. Los cambios tienen una coliza ubicada a la derecha, y si bien la caja anda muy bien si usted encuentra la ranura correspondiente, no es muy fácil manejar y mirar la coliza al mismo tiempo.

Tiene cinco marchas y hay varias combinaciones que se traban automáticamente para evitar rebajes excesivos, pero la coliza es pequeña y es facilísimo pasar de segunda a cuarta, de tercera a quinta, etc.

La dirección es liviana, y más que directa, es violenta, y entonces mientras usted patalea buscando la marcha adecuada, (a) está zigzagueando por todos lados y (b) la curva se acerca con alarmante rapidez. Poco a poco empecé a organizarme y después me encontré con otro problema —no sabía dónde estaba—: Con que un auto muy, muy bajo, y la posición de manejo reclinada, los bordes de pasto surgen como acantilados, y los usuales puntos de referencia se tornan invisibles. Pero con todo, mi habitual calidad se estaba imponiendo a los problemas cuando. . . ¡Diantre! ¿Y ese ruido? ¡Maldición! ¡Lo rompí!





Por suerte, no era para tanto. Apenas el múltiple de escape que se había aflojado. Lo apretaron y vuelta a darle. Mejor, porque ahora estaba más en la cosa y podía empezar a usar la performance, o por lo menos intentar hacerlo. . . A pesar de ser el auto de carrera más pesado del mundo, ¡cómo acorta las rectas! En primera y segunda la línea roja llega con asombrosa rapidez, especialmente notable porque el motor no vibra absolutamente nada y había muy, muy poco ruido. Y después el problema era si cortar y tomar la curva en segunda o si cambiar y pasar en tercera, demasiado rápido para mi tranquilidad. Después descubrí que a pesar de asustarme, estaba usando un cambio menos en cada curva que John Whitmore, y sin embargo Whitmore andaba a fondo. Esto no era ninguna sorpresa, y si yo abrigaba alguna esperanza de que la Ford me hiciera un contrato millonario, esa esperanza desapareció cuando Whitmore me pasó con un Cortina y luego el Mini-Cooper me pasó también.

Cosa rara, las curvas asustaban poco, porque el Ford se pega mucho, pero no me puse muy entusiasta porque de todos modos estaba doblando mucho más fuerte que de costumbre. Insistí y ¡oh, maravilla! logré poner la quinta una vez en la recta de Lavant, pero no crean que le di fuerte en cuarta antes de poner quinta. . . y aún así tuve que rebajar y frenar bastante rapidito. . .

El coche es muy silencioso y anda bastante suave, sin cabeceos, así que no da mucha sensación de velocidad. No es como en un sedan, aparte de bastante rolido atrás, que me alarmaba un poco, porque no sabía si se inclinaba todo o si estaba por desprenderse la cola.

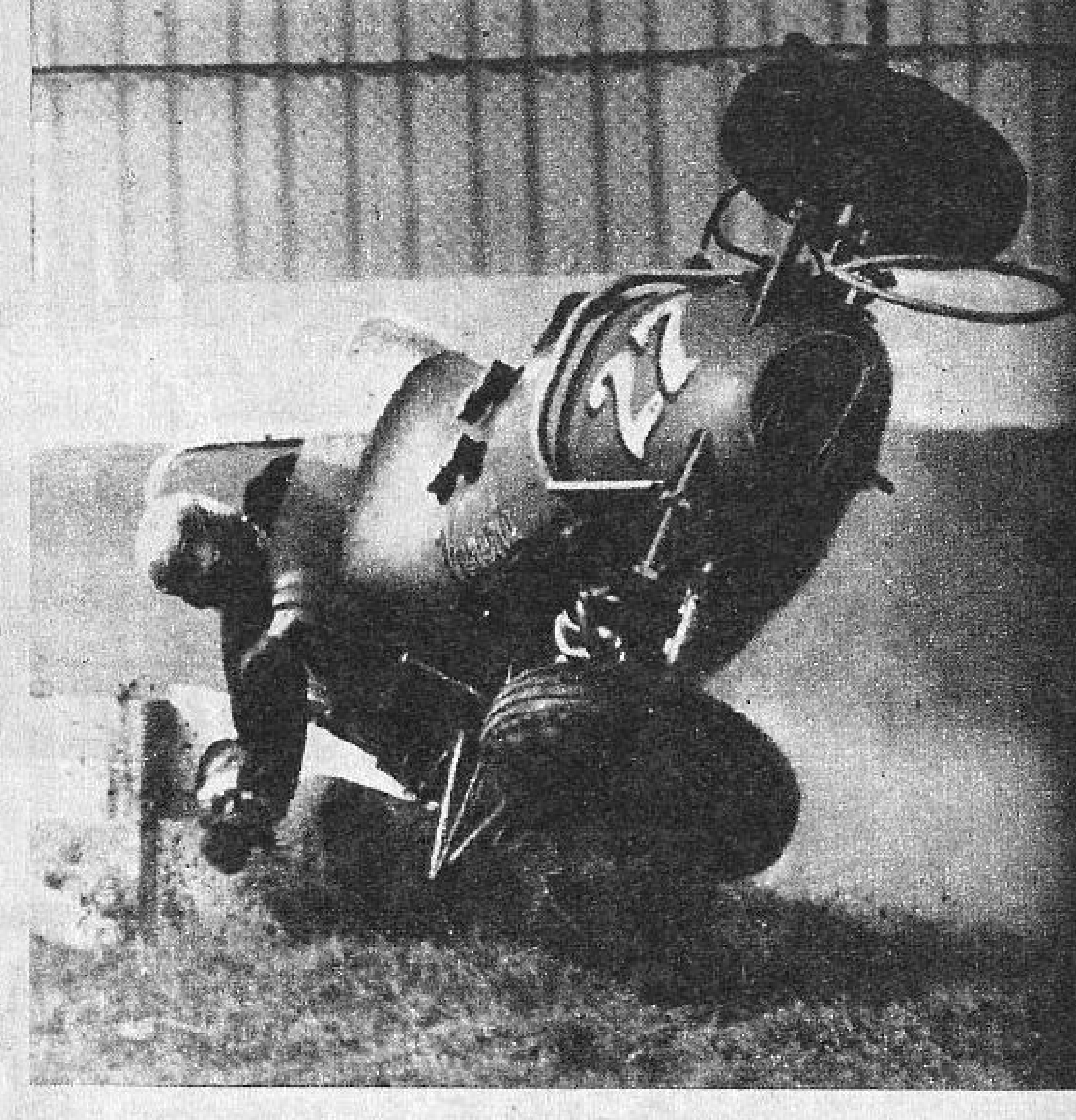
Uno de nosotros hizo trompo saliendo de la chicana, y yo estaba decidido que a mí no me iba a ocurrir. Seamos justos. . . se me fue más debido a mucho acelerador que a entrar muy fuerte. Pero el motor tiene tanta, tanta potencia en baja (¡horror, cómo deben ser los de siete litros!) que no me pareció muy aconsejable pisotear el pedal de la derecha para enderezar la trompa. Podría ser contraproducente.

Usted probablemente estará pensando que en realidad nunca alcancé a tomarle la mano al GT a pesar de unas 20 vueltas, y usted, entonces, tiene razón. Alan Mann me dice que probablemente esa no-adaptación se deba a motor en el medio y posición de manejo muy reclinada, y a mí me gustaría probar otra vez, pero sentado más para arriba. Un gran auto GT, sin embargo, y ojalá pronto pueda testear uno de los de serie.

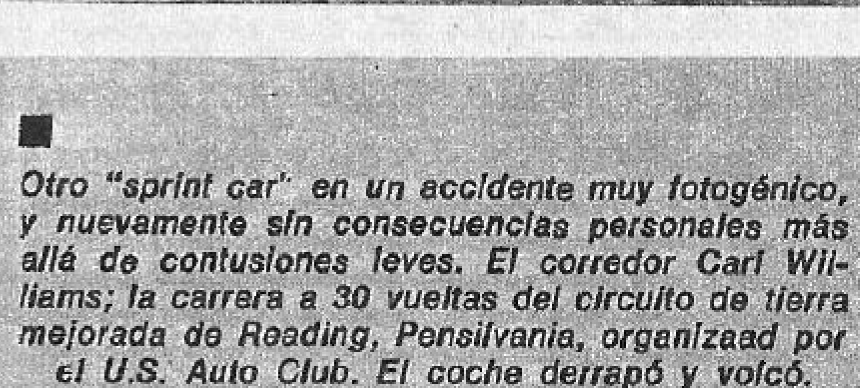
Por ahora me cae mejor el Lotus-Cortina que manejé inmediatamente después. . .

¡PATAPUFETE!

Variedad de topetazos recientes, registrados a lo ancho del mundo. Uno de ellos, apenas un simulacro; los restantes son golpes serios, formales y perfectamente encuadrados en los estrictos cánones del Tortazo

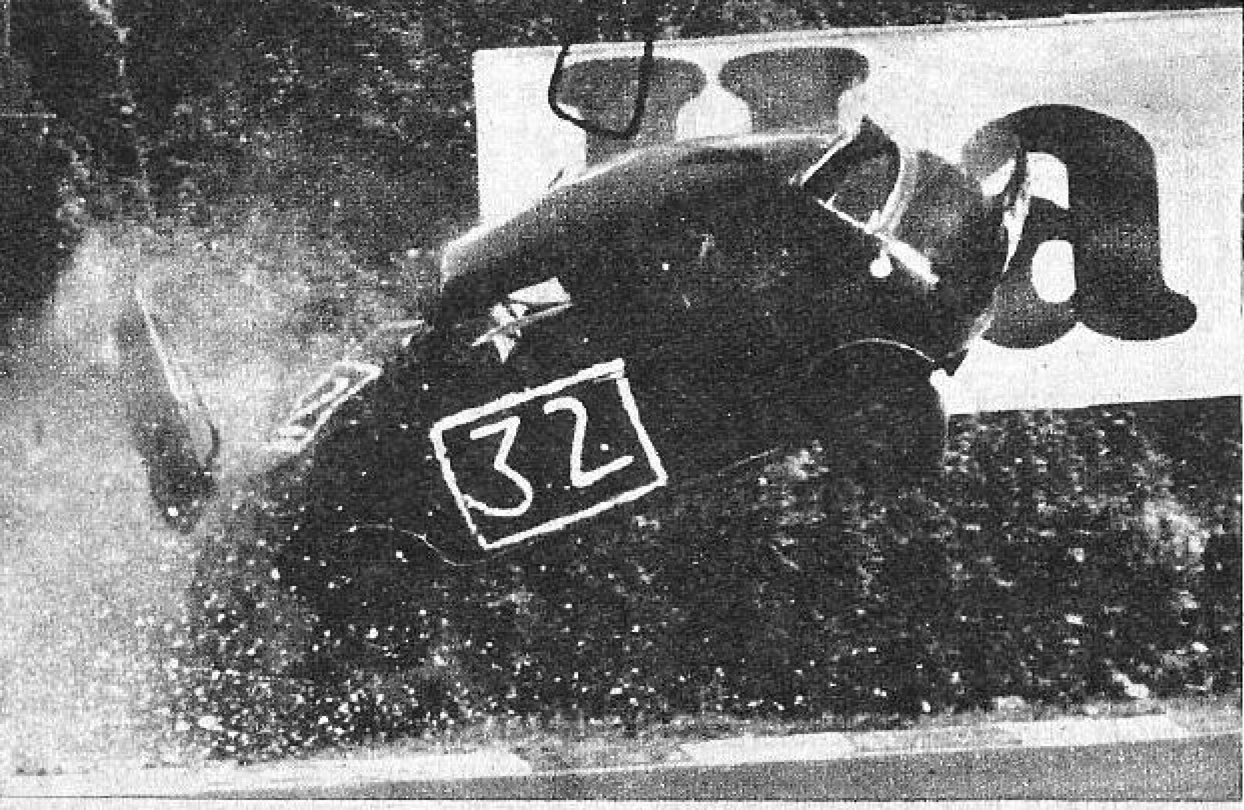




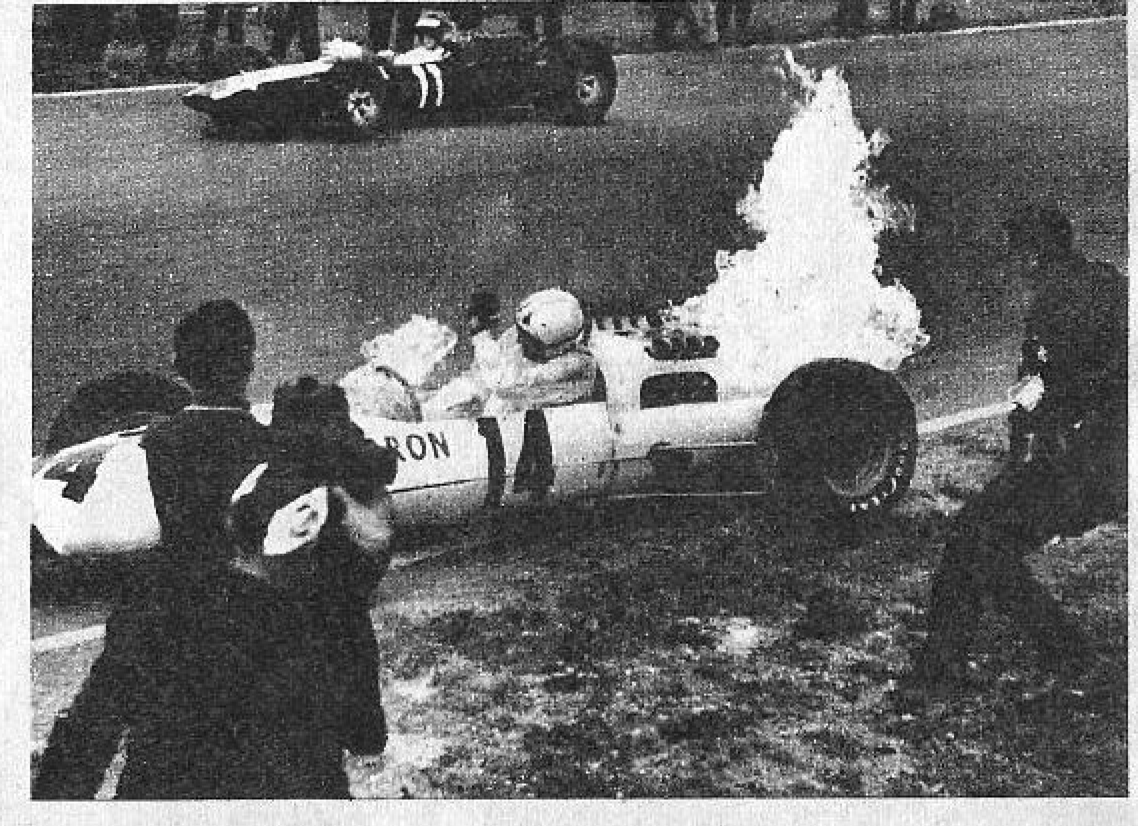

■ Otro "sprint car" en un accidente muy fotogénico, y nuevamente sin consecuencias personales más allá de contusiones leves. El corredor Carl Williams; la carrera a 30 vueltas del circuito de tierra mejorada de Reading, Pensilvania, organizaad por el U.S. Auto Club. El coche derrapó y volcó.

■ Otro accidente, en el cual un coche sport de tipo muy reciente —probablemente una Ferrari— se destruye contra la barrera protectora del circuito e instantáneamente se ve envuelta en llamas. Lamentablemente la información en este caso no consigna la suerte del piloto, pero el cuadro es feo.

Distinto ambiente, y distinto tipo de problema; para una película sobre automovilismo Grand Prix, que se está rodando en Europa, se filmó esta escena en la cual el actor James Garner abandona un auto identificado como "Yamura" por incendio. El coche es un viejo batallador de las pistas Grand Prix. ■

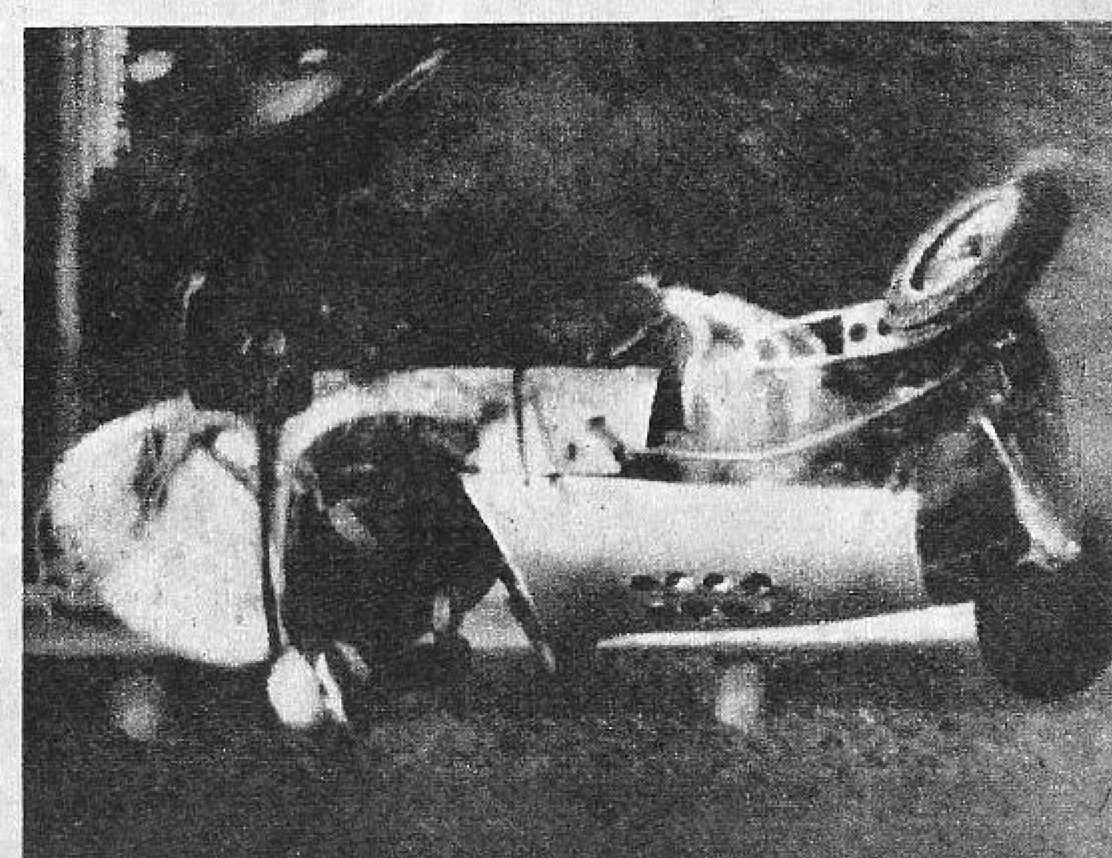


■ Pensar que hacen ésto para divertirse. El intrépido manejante de este Mini se fue en una curva y se llevó por delante la protección. Se observa cómo piezas elegidas del automóvil se van desarmando. En la segunda foto se ve cómo el piloto sale del coche, ileso pero temblando aún.





Hay nombres que parecen ■ haber sido creados a propósito. Por suerte, en esta oportunidad no se materializó el siniestro enunciado. El nombre del piloto de este "sprint car" es Red Coffin, que en castellano se traduce como "Ataúd Rojo"; sin embargo, salió con levísimas heridas de su espectacular "tortazo".



COMO SE MANEJA EN EL AUTODROMO

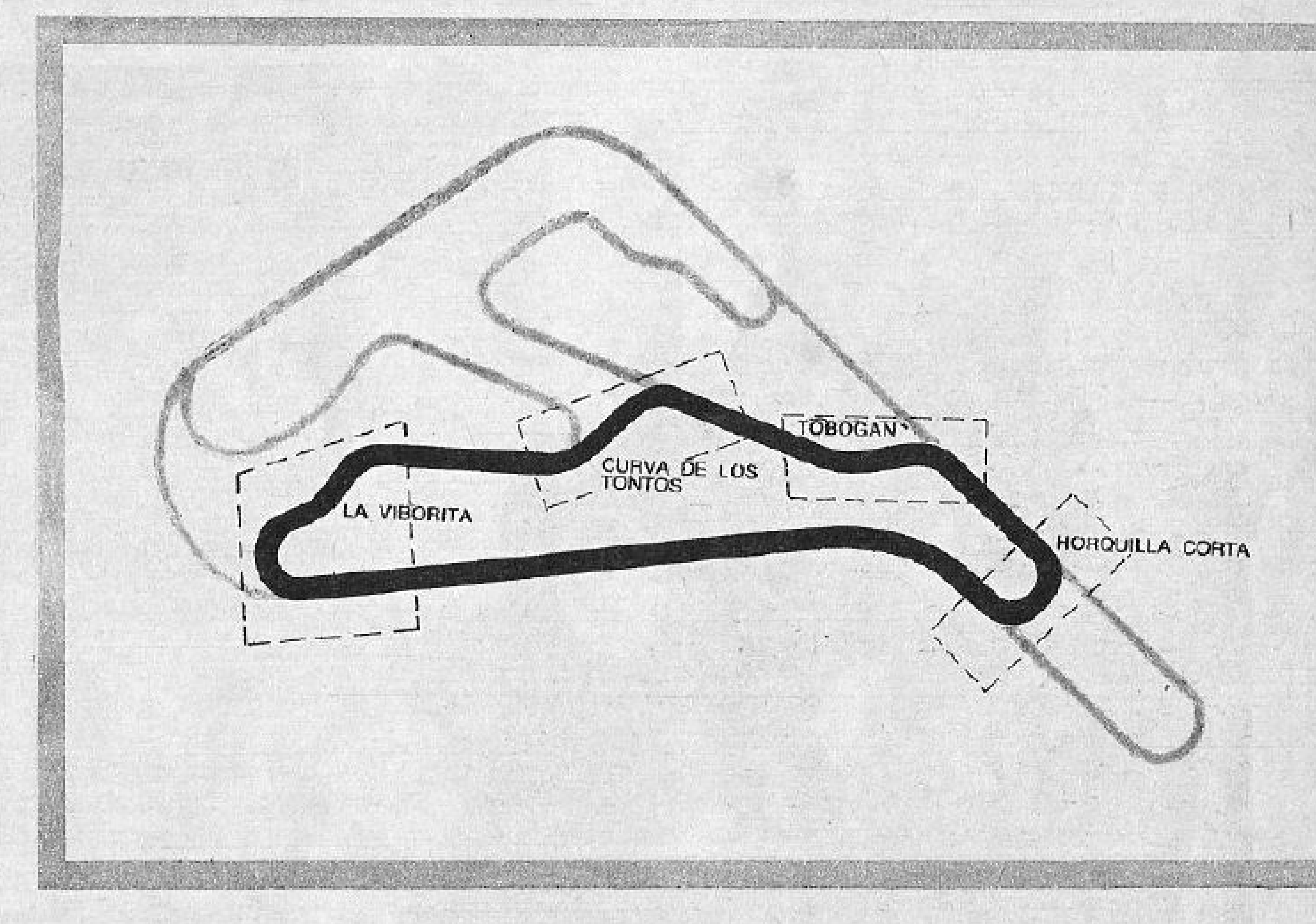
Hoy: CIRCUITO Nº 5

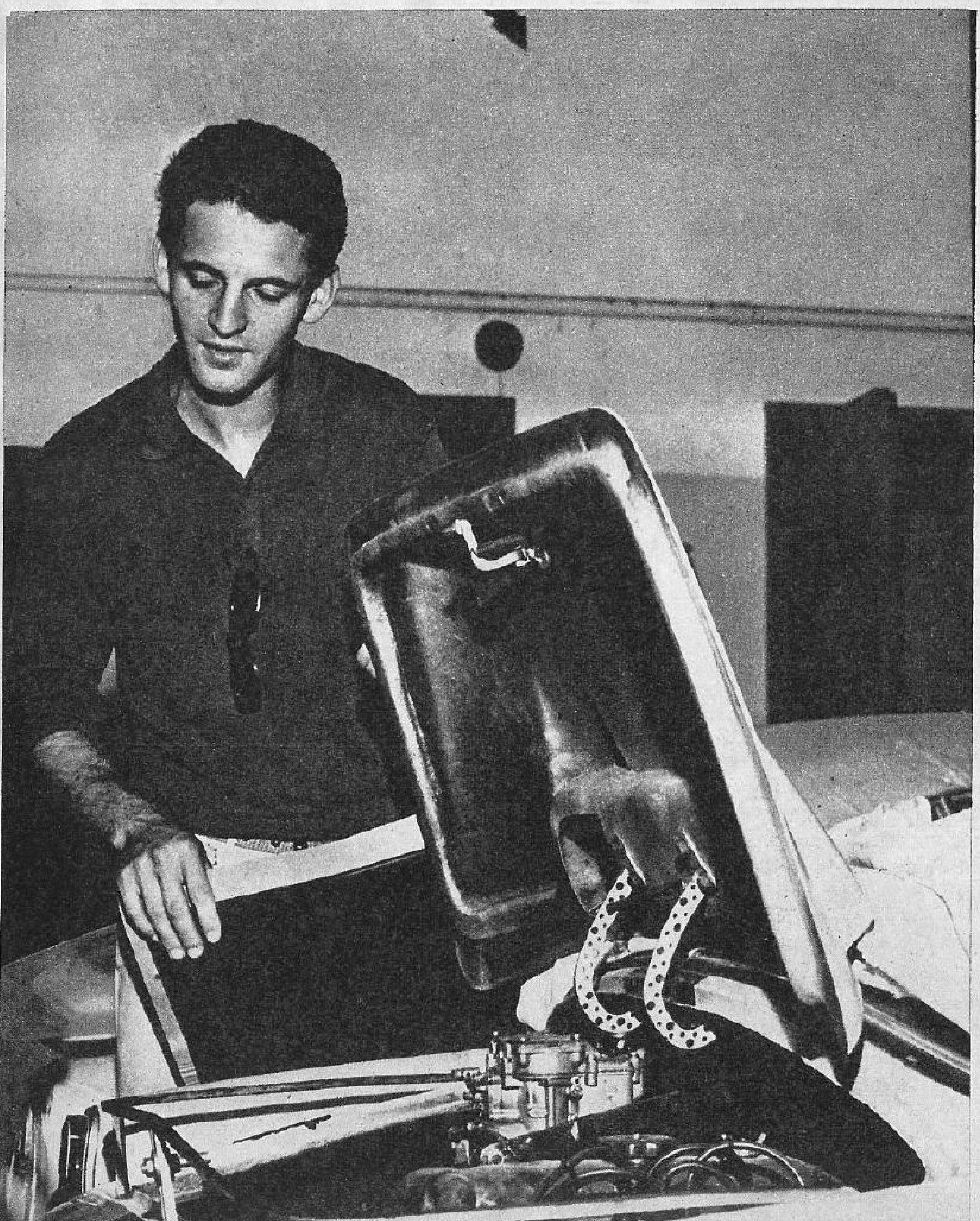
por GUILLERMO ARNAIZ

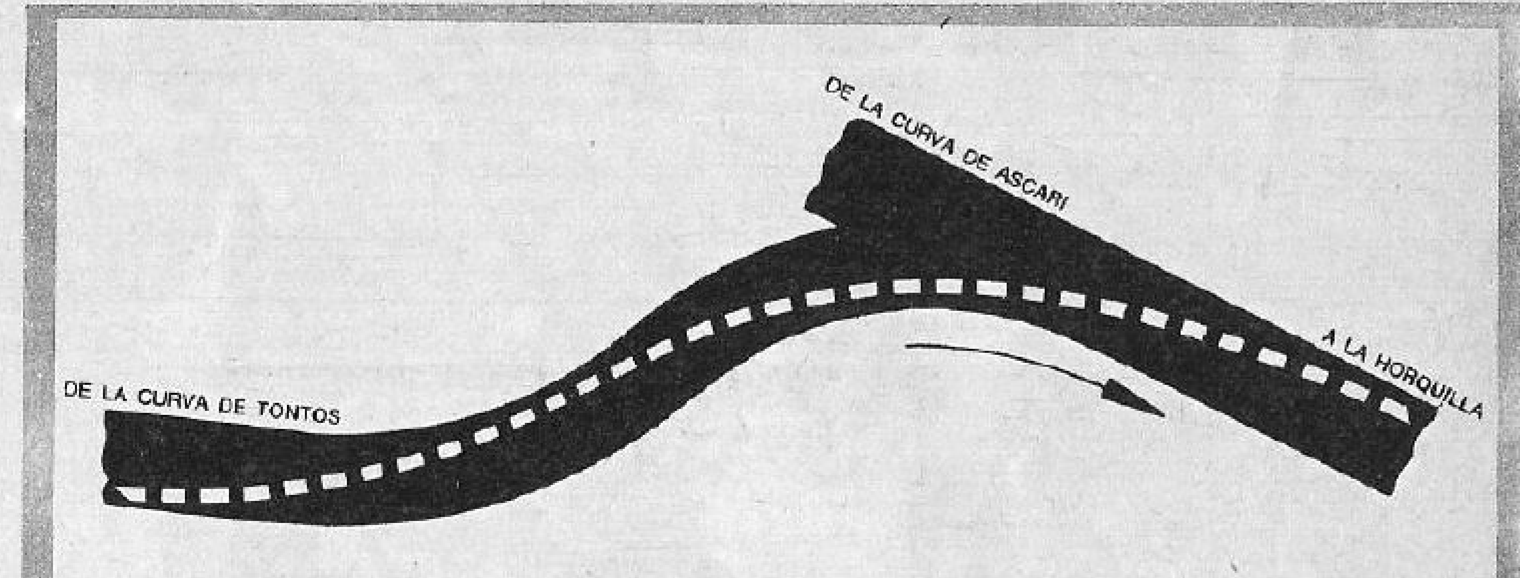
"La motocicleta es la mejor escuela para quien quiere ser automovilista". Así gustan decir quienes de una forma u otra han conocido el placer exquisito que dan las dos ruedas y por cierto que no se les puede negar razón. En una motocicleta el límite de estabilidad es infinitamente más estrcto que en un automóvil porque no hay deriva, ni el recurso del trompo y ni siquiera correcciones apuradas. En una palabra: se está arriba o en el suelo.

Por eso hemos querido la opinión de un motociclista para nuestra serie "Como se maneja en el Autódromo". Elegimos a Guillermo Arnaiz por tratarse de un hombre que no sólo nos demuestra permanentemente su profundo conocimiento del Autódromo desde su puesto en el equipo Zanella, sino porque aparte de ello es un incansable estudioso que conoce al dedillo el problema técnico y humano que enfrenta el conjunto hombre-máquina cuando se pone a marcar tiempo sobre una pista. También elegimos el circuito 5X que es el más corto del Autódromo, no sólo porque es allí donde Arnaiz viaja habitualmente, sino también porque los miércoles y los sábados (cuando la pista está a disposición del aficionado) la intendencia del Autódromo Municipal habilita muchas veces esa variante.

Una vez más, CORSA está al servicio de todos los hombres-nafta del país.







EL TOBOGAN

Ya habíamos estudiado la mejor manera de recorrer "el tobogán" cuando Miguel Angel Galluzzi nos llevó a pasear por el circuito 2 (ver CORSA Nº), pero Guillermo Arnaiz nos va a dejar ahora su punto de vista motociclístico.

También tenemos aquí dos curvas íntimamente relacionadas entre sí: la primera a la izquierda, la segunda hacia la derecha, pero en plena bajada que empalma con la horquilla corta y la larga.

Al salir de la "curva de los tontos" en tercera velocidad, se coloca inmediatamente la cuarta para cruzar luego desde el cordón izquierdo hacia el derecho. Recordemos que si viniéramos en cambio desde la "Curva del Ombú" llegaríamos a mayor velocidad, pero idealmente la maniobra es la misma.

Llegamos por la derecha hasta unos metros antes del cartel colocado a 50 metros de la curva. Arnaiz nos recomienda recorrer esta parte a la mayor velocidad posible para soportar durante menos tiempo las cargas laterales que se sufren especialmente cuando se baja acelerando. Debemos llegar a la cuerda izquierda unos dos metros antes de que comience el cambio de sentido hacia la derecha, cosa que notaremos con claridad mirando el cordón. Si comenzáramos allí a doblar hacia la derecha, probablemente nos sobren algunos centímetros de pista al salir a la recta y entonces no aprovecharemos totalmente el ancho de la pista. Por eso, debemos dejar pasar otros dos metros la unión de las dos curvas, y entonces sí cambiar a la derecha, tocando cuerda interna donde el cordón se interrumpe para permitir el paso de la pista auxiliar. En una palabra, debemos avanzar la mayor cantidad de metros posible doblando hacia la izquierda, pero, cuidando siempre de tocar cuerda derecha en el punto indicado para no correr el riesgo de quedarnos sin pista al desembocar en la recta.

Arnaiz toma siempre como referencia su Zanella 175 cm³ RK: viniendo desde la "Curva del Ombú", el "tobogán" se recorre al límite, pero saliendo de la "curva de los tontos" aún se acelera en cuarta y en ese caso procura ahorrar metros recorridos para compensar la falta de velocidad, que estima en unos 130 km/h para el primer caso y 120-122 para el segundo.



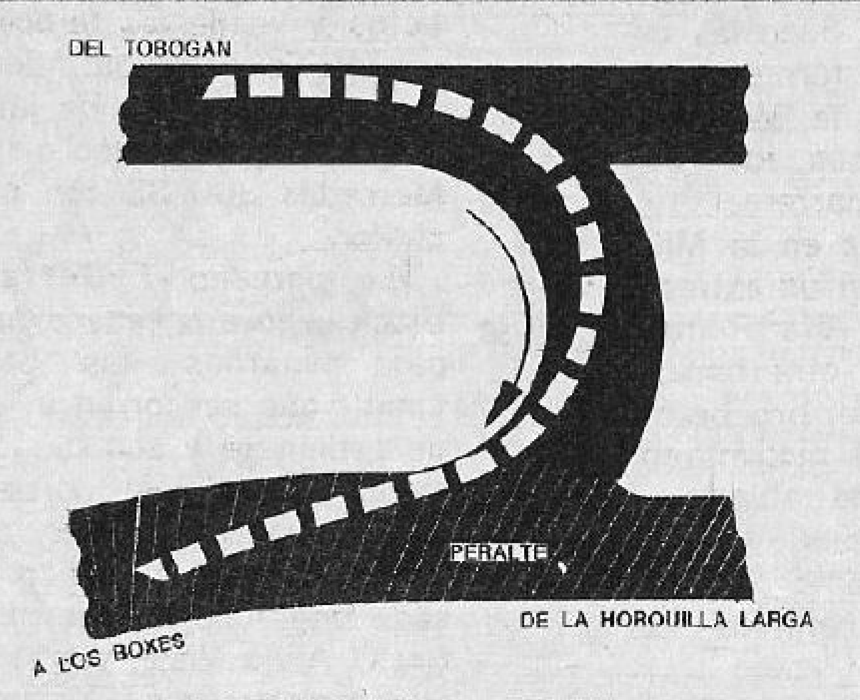
LA CURVA DE LOS TONTOS

Los que llegan por primera vez al Autódromo Municipal y giran en el circuito 5 o en el 10, casi inevitablemente siguen de largo en esta "ese' veloz ubicada a espaldas de los boxes. Esto es una especie de rito, porque al novato le vienen los problemas una vez que recorrió la primera de las dos curvas ya que la complementaria es más ceñida y menos veloz por lo tanto. De ahí que se la llame "Curva de los tontos".

Arnaiz nos recuerda en primer término que se trata de dos virajes ciegos, vale decir que no se puede determinar todo su recorrido con un vistazo. Por eso la trayectoria no puede improvisarse sobre la marcha y es necesario estudiarla de antemano.

Aquí sí vamos a prepararnos para darle mayor importancia a la segunda de las dos curvas: llegaremos por la recta anterior pegados al cordón derecho. Como en este sector de pista, subimos por una pendiente que si bien no es pronunciada no nos deja ver la entrada del viraje con precisión, nos aproximaremos usando como referencia los carteles indicadores. Al cruzar el de "50 metros" comenzamos a girar hacia la izquierda. Ya dentro de la curva cuidaremos de mantenernos a unos 50 cm del cordón de ese lado preparándonos para iniciar el giro hacia la derecha, en el lugar donde se advierte el cambio de dirección sobre la pista. Si nos pegáramos al cordón o si recorriéramos algunos metros junto a él, seguramente no podríamos tocar luego la banda derecha y nos faltaría pista al desembocar en la recta. Por otra parte, si cuidamos la prolijidad de la trayectoria en la primera parte de la "ese" y si no nos arrimamos demasiado al cordón, cambiando de dirección justo cuando se unen los dos arcos en el centro de la curva, tocaremos cuerda a la derecha en el lugar estrictamente necesario y saldremos sin dificultades. Esas dificultades no están dadas solamente por el radio de la segunda curva, sino también por los pocitos y los parches que hay en el pavimento, que son muy capaces de desorientar la máquina. De modo que: salir desde la derecha en el cartel de "50 metros" manteniendo el radio de giro a unos 50 cm del cordón izquierdo, cambiar de dirección exactamente cuando comienza la segunda parte de la "ese', tocar cuerda a la derecha —ya acelerando decididamente— y salir sobre la banda izquierda de la recta siguiente.

En la Zanella 175 cm³ RK, Arnaiz recorre la "curva de los tontos" a 9.000 rpm en tercera (con caja de cuatro marchas), que equivalen a unos 112-113 km/h.



HORQUILLA CORTA

Esta curva de 180º se llama horquilla "corta" para diferenciarla de su similar que está ubicada junto al arco de entrada al Autódromo, curva que conocemos como horquilla "larga". Una y otra tienen aproximadamente el mismo radio y ancho de pista, pero la "corta" está un poco más peraltada y además desemboca en la "Curva de los boxes" que puede ser considerada una recta para nuestro análisis, vista la velocidad escasa que emplearemos para recorrerla, teniendo en cuenta que saldremos a unos 75-80 km/h.

Claro que la horquilla "larga" también desemboca en una recta, pero en la "corta", la "curva de los boxes" no nos obligará a completar los 180º y por el contrario favorecerá una mejor aceleración al permitirnos ampliar notablemente el radio de giro.

Arnaiz nos indica que el "tobogán" no influye sobre esta curva porque las separa una pequeña recta de 70-80 metros que es lo suficientemente extensa para realizar todas las tareas de frenaje.

Llegando junto al cordón izquierdo de la recta, comenzamos a recorrer la horquilla decididamente junto a la cuerda externa. Ya sabemos que debemos tocar el cordón interno después del centro de la curva, pero aquí debemos exagerar otra vez y rozar el cordón derecho lo más cerca posible del fin de la curva. Es cierto que no nos preocupa ningún viraje complementario, pero en nuestro diagrama advertiremos una zona grisada y es precisamente ella quien nos obliga a modificar el dibujo tradicional.

Ese grisado marca el peralte inverso para la horquilla "corta", peralte que pertenece a la "Curva de boxes". Si tocáramos cuerda interna, por ejemplo en el centro de la horquilla, notaríamos demasiado el cambio de inclinación y ya sea la motocicleta o el automóvil derivarían lo suficiente hacia afuera como para impedirnos la aceleración óptima y hacernos recorrer a la vez mayor cantidad de metros que la necesaria. Lo recomendable: atravesar el cambio de peralte donde es menos notorio, vale decir en la unión de las dos curvas, que es donde tocaremos cuerda derecha y entonces sí partiremos acelerando hacia los boxes.

LA VIBORITA

Bajemos por la recta principal del Autódromo hacia el "curvón".

Llegando al amplio viraje encontraremos una salida mucho más lenta —también hacia la derecha— que es la primera variante para los circuitos que utilizan el primer mixto (ver plano) y para los que se usan generalmente en las carreras de motocicletas, minijúniors, y clase "A" de la categoría Turismo, es decir los números 5 y 10.

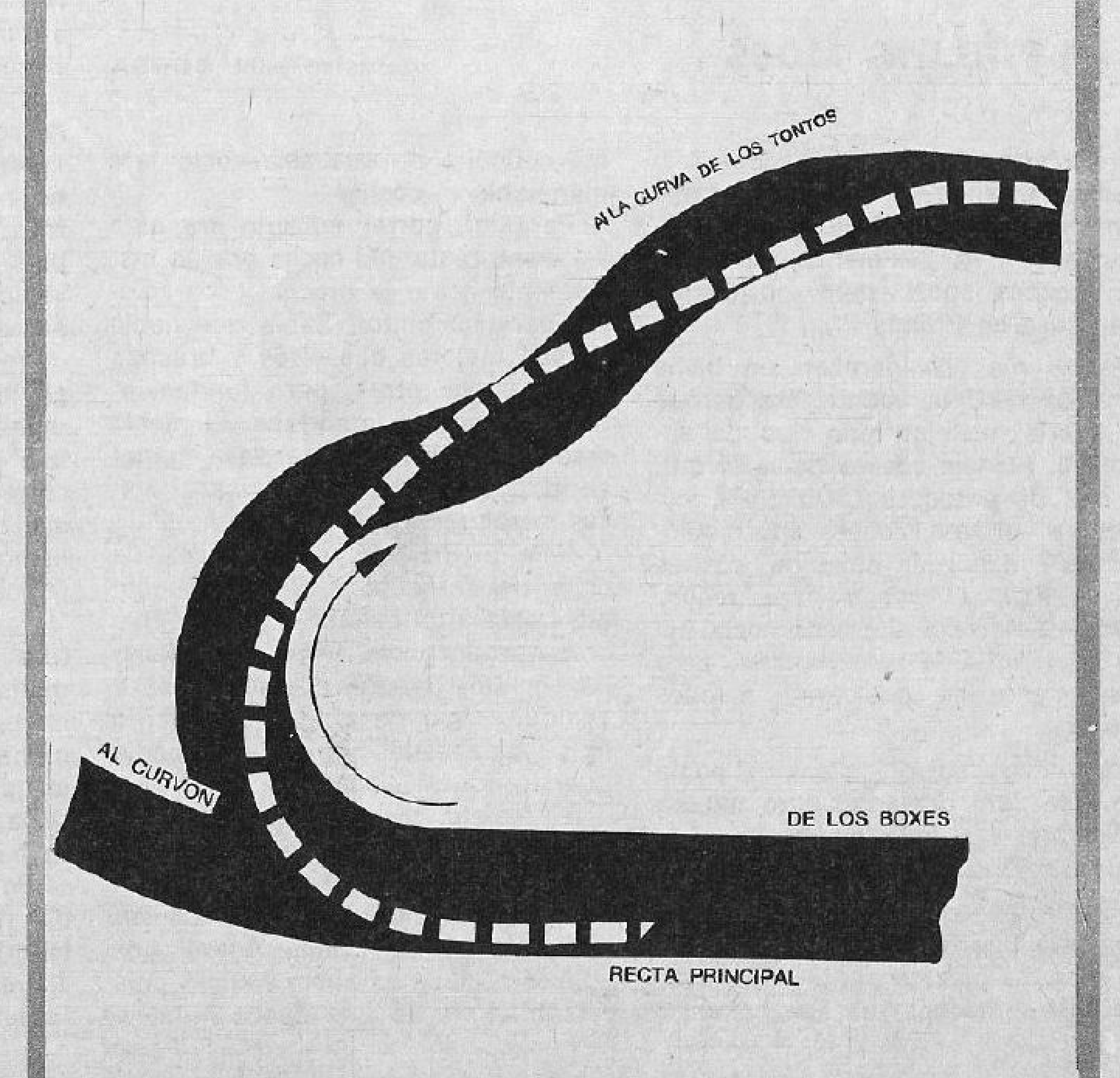
Vemos en el plano que se trata de tres curvas unidas entre sí: una horquilla, su contracurva y un nuevo viraje que como el primero está orientado hacia la derecha. Entonces vamos a estudiar el diagrama como si debiéramos recorrer una sola curva, porque ya sabemos que cuando enfrentamos varios virajes en serie, debemos preparar la trayectoria para poder salir de la última curva a mayor velocidad de la que empleamos para enfrentar a la primera.

Esa primera horquilla tiene aproximadamente las mismas características que la horquilla de entrada al Autódromo. Por lo tanto, podemos recorrerla a la misma velocidad, estimada razonablemente en unos 75-80 km/h. Claro que aquí la trayectoria es distinta porque en lugar de desembocar en una recta nos damos de narices con otras dos curvas. Bien, llegando a la "viborita" por la recta principal venimos junto el cordón izquierdo. Arnaiz, nuestro "profe" de hoy, piensa que esta serie de virajes se puede trasponer en motocicletas de carrera tipo Zanella 175 cm³ RK a la misma velocidad que en un minijúnior, considerando que las dos categorías establecen el mismo promedio en los circuitos 5 y 10 disponiendo de aceleraciones parecidas y velocidades máximas similares. Al mismo tiempo, es posible que automóviles de la categoría Turismo deban enfrentarlo un poco más lentamente, mientras que un vehículo de fórmula quizá pueda entrar y salir más rápido. Pero estamos hablando de bajar la recta a unos 170 km/h, con lo cual tendremos que cortar el acelerador y comenzar a frenar entre los 50 y los 70 metros antes de la curva. Con la Zanella RK 175, Arnaiz recorre la "viborita" en primera velocidad con la multiplicación que requiere el circuito 10 (largo) y en segunda para el 5 (corto).

Elegido el cambio, no debemos dejarnos tentar por el comienzo de la curva y si en cambio tendremos que "pasarnos" levemente de la trayectoria lógica para comenzar a recorrer el primer viraje por su cuerda externa. Es obvio que debemos buscar el cordón interior, pero recién lo haremos bastante después del centro de la "horquilla", porque si tocáramos cuerda cerca del centro, al cruzar nuevamente la pista para tocar la banda externa, nos encontraríamos sorpresivamente con el cordón y no podríamos recorrer la contracurva y el tercer viraje. Si en cambio tocamos cordón derecho en el lugar que marca nuestro diagrama, allí mismo podremos empezar a acelerar para salir de las tres curvas. Automáticamente la trayectoria nos llevará a la banda de afuera para comenzar el zig-zag y luego del balanceo rozaremos una vez más el cordón derecho para salir al amplio viraje que no ofrece dificultades por ser muy amplio.

La teoría nos asegura que en una serie de curvas, la última es la más importante, porque depende exclusivamente de ella que podamos cumplir aquello de "salir más fuerte de lo que se entra". Pero vemos que en el caso particular de la "viborita" deberemos prestar particular atención al viraje inicial para no correr peligro de aparecer en el pasto si nos equivocamos en la trayectoria de la horquilla que inaugura la serie.

Arnaiz, que es profundamente motociclista, no dejó de recordarnos que si bien con un automóvil quizá podríamos hacer alguna corrección sobre el césped, saltar el cordón sobre una motocicleta equivale a caerse.





HAY QUE MANEJAR DE TODO

por STIRLING MOSS

exclusivo para CORSA

Se acabó la época del superespecialista. Cuando yo aún corría, había hombres como Gendebien, por ejemplo, que eran realmente brillantes con coches sport, pero no hacían gran cosa en Grands Prix.

A mí me consideraban un bicho raro. Yo me daba cuenta. Era porque yo quería manejar todo tipo de automóvil. Manejé coches de la fórmula tres de entonces (500 cm³), coches de turismo, coches sport, kilómetros con partida detenida, coches Grand Prix y coches para récord mundial. De acuerdo; cada coche tenía para mí una personalidad, pero básicamente los consideraba a todos iguales.

Si tenía cuatro ruedas y podía moverse para adelante, para mí era suficiente. Y si tenía embrague y volante, mejor aún.

Si confiaba en mi mecánico, y éste me decía que todo iba bien y no había ninguna pieza a punto de caerse, ¿de qué preocuparse? Básicamente me ocupaba de una sola cosa: ¿era manejable el coche?

Para mí, correr en auto era algo así como pintar. El coche era un instrumento como la brocha y los colores para un pintor. Sabía que había coches mejores que otros y brochas mejores que otras, pero fundamentalmente no me importaba. El pintor crea algo con lo que tenga a mano; en el peor de los casos, usará lápices escolares de crayón.

Déle a Picasso unos lápices de color de desecho, y le pintará algo que costará un millón de pesos. Y yo creo que un piloto de carreras debería ser así. Debería poder subirse a cualquier tipo de auto y conducirlo más velozmente que lo que nadie pudo conducirlo antes.

Yo insisto: correr es un arte.

Sé que han habido corredores, como Brabhan, por ejemplo, que no comulgaban mucho con la idea de variar de tipo de coche. Antes, por supuesto; Jack es ahora mucho más versátil. Pero en una época hubiera sido un error de su parte desglosar sus actividades; y él lo sabía.

Fangio era otro. Después de 1949, manejó coches Grand Prix casi con exclusividad. Muy a regañadientes se prestaba a conducir otros tipos de coche, aún potentes coches sport.

Posiblemente Juan y Jack fueron más inteligentes que yo al definir más sus actividades. Pero yo siempre pensé que el hecho de variar me convirtió en un piloto mejor, más competente.

Y siguiendo la misma filosofía, pienso que el conductor promedio mejora muchísimo cuando tiene la oportunidad de conducir una variedad de automóviles. Por ejemplo, si tiene su coche en taller y se ve obligado a alquilar uno, consígase uno completamente distinto. Después de los primeros cinco minutos descubrirá que fundamentalmente todos los coches son iguales.

Aparte del coche, yo siempre pensé que la variedad mejoró mi pilotaje; y también era más entretenido. Nunca hubiera querido perderme la oportunidad de correr en la Targa Florio, por ejemplo. Resultó muy agradable recorrer el circuito durante los entrenamientos con mi copiloto, planificando la carrera, resolviendo cuántas vueltas haríamos cada uno.

Era lindo, y había mucho sentido de integrar un equipo. En carreras Grand Prix existe algo de eso, pero no es lo mismo. Cierto que todos corren para la misma casa, que los mecánicos están ahí ayudando a todos, pero en un coche sport es algo más directo: dos hombres trabajando mancomunadamente para que un coche gane una carrera.

Yo nunca pude entender por qué a Fangio le gustaban tan poco las carreras que no fueran de fórmula uno. Por ejemplo, aborrecía la Mille Miglia. Claro que, si largaba, iba "con todo" durante toda la carrera.

Por ejemplo, una vez en la Mille Miglia llegó segundo con un extremo de dirección roto en su Alfa- Romeo. Una rueda viraba y la otra bailaba sin ton ni son. Algún día, pruebe usted manejar así. Pero, ojo: pruebe sobre un campo grande abierto, o en algún aeródromo cuando no vienen aviones. No lo intente andando a fondo en angostos caminos italianos.

Fangio no quería correr en rallyes, ni competencias de trepada, ni records absolutos de velocidad. Pero no nos olvidemos que Fangio pasó más de una década corriendo en su país, en carreras espeluznantes, con vehículos en los cuales un hombre sensato ni siquiera se sentaría.

Yo estoy convencido que si Fangio hubiera querido, hubiera podido manejar cualquier cosa. Creo que más que nada, Fangio opinaba que las carreras Grand Prix eran la expresión más importante del automovilismo deportivo, y en eso Fangio, por supuesto, tenía razón.

Fangio tenía tanta habilidad natural que podía sentarse en un auto malísimo y hacerlo funcionar, y claro, cuando tenía un auto bueno, ni hablemos. Si usted puede manejar un coche Grand Prix, creo que debe poder manejar cualquier cosa bien.

Por lo menos, así parece hoy en día. Tal vez haya corredores de categoría sport que sean mejores que Jimmy Clark, Graham Hill, John Surtees, etc. Pero yo. . . quisiera verlos.

PITY BLOCK LO SABIA...

Pity Block: un "bon vivant" esencialmente viajero, alegre, sonriente y entusiasta de la velocidad. Hoy puede estar en un condado inglés discutiendo con Jack Brabham el precio de un fórmula 2, mañana en Miami Beach haciendo rostros junto al mar y pasado en Buenos Aires viendo cómo puede hacer para correr en turismo de carretera.

En Lima, Perú, es concesionario Lotus y vende las feroces derivaciones del Ford Cortina. Además es dueño de una fábrica de jabones y detergentes y para uso diario tiene un Mercedes 300 SE con chofer o sin chofer.

El peruano Federico ("Pity") Block llegó a la redacción de CORSA para invitarnos a las "Seis horas de Lima" que se corren el próximo 24 de setiembre y son pasto muy codiciado por pilotos) norteamericanos, mejicanos, venezolanos, colombianos y chilenos. En la versión del año pasado intervinieron tres pilotos argentinos: Atilio Viale, Andrea Vianini y el recordado Julio Guimarey. Los tres muchachos viajaron invitados sin formalidad y en Lima recibieron sus "carros de carrera" para divertirse durante el veloz cuarto de día rugiendo en el sinuoso circuito del "Campo de Marte". Las "Seis Horas de Lima" son puramente amateurs. Se organizan en favor de entidades benéficas y no hay premios para nadie; por eso piensa Pity Block que pueden resultar algo costosas, sobre todo por el precio de los fletes en avión. Aún así Block llegó a la Argentina para invitar a todos aquellos que se sientan tentados por la aventura y para gastar aproximadamente dos mil dólares para aplacar la tentación.

Esto de los dos mil dólares es una simple estimación de Pity, que incluye el flete de ida y vuelta, el combustible, la estadía y la pensión para dos o tres personas. Ciertamente es algo privativo, pero a través de CORSA, Pity Block invita a los intrépidos argentinos, si no a correr, por lo menos a ver una carrera singular. Singular porque es una especie de



"vale todo", donde se admite desde un automóvil standard hasta cualquier barbaridad que no haya dejado de ser prototipo, pasando desde luego por Alfas Zagato, Lotus Elan o Corvettes rabiosos. Block le echó el ojo especialmente a "Míster Noticia" ("Oye... si viniera Copello con su carrito, ¡sí que estaría buena!"), y en general espera recibir en nuestra redacción, cartas de cualquier argentino curioso. Todavía no se sabe como van a subdividir este año las categorías, pero según Pity Block, las posibilidades son bastante parejas para los que vayan a correr.

Se sorprendió cuando le contamos que nuestros indiscretos oídos ya habían escuchado que el equipo oficial Falcon F-100 pensaba intervenir con sus tres pilotos titulares y que quizá ensayasen en Perú una carrocería derivada del Fairlane que probablemente se fabrique en la Argentina, aunque su "Oye, yo no sé como se han enterado si eso es un secreto..." (junto a una sonrisa muy cómplice), nos demostró claramente que él también lo sabía. (Como Peter Fox).

Lamentablemente, Block no correrá nuestro Gran Premio Internacional de Turismo, porque para esa misma fecha hay en Perú una carrera muy tradicional y no puede fallarles a sus connacionales. En cambio lo tendremos entre nosotros para la próxima temporada internacional de fórmula 3, donde usará los dos bastidores que ya le compró a Brabham con el mejor motor que pueda conseguir para esa fecha. En realidad había comprado dos autos completos para la temporada de este año, pero justamente cuando iba a retirar las unidades de la fábrica leyó en un diario que Irwin había ganado la carrera de Buenos Aires, y ante la imposibilidad de llegar rápidamente para las tres restantes postergó el gustazo por un año.

Es que los DC-8 cargueros son rápidos, muy rápidos, pero aún no llegan a nuestro país.

Y Pity Block lo sabía.

POR SIEMPRE BRABHAM

Ganó el Gran Premio de Alemania y se ubicó a un pasito del Campeonato del Mundo Segundo fue Surtees

Telefotos de AP





Lo de Jack Brabham va adquiriendo caracteres sensacionales. El "laberinto" de Nürburgring le sirvió para coronar su cuarto triunfo consecutivo y arrimar al Campeonato Mundial de Conductores, ya casi en sus manos. Solamente Jackie Stewart y John Surtees pueden aspirar a despojarlo de un galardón ampliamente merecido. Stewart deberá ganar las tres carreras que restan con la condición de que Brabham no se clasifique dentro de los tres primeros puestos en ellas y así solo lograría empatar al "viejo Jack". Para Surtees el panorama no es tan complejo; también deberá ganar las tres carreras, pero si Brabham no se clasifica entre los dos primeros Surtees será campeón.

Nürburgring fue la pieza que faltaba al rompecabezas para demostrar la supremacía del automóvil de Brabham. Millares de personas fueron testigos de la exquisita labor de Brabham en un circuito donde una llovizna fina cayó durante la competencia, llovizna que parecía lanzada por un pulverizador. John Surtees no se olvidó de lo aprendido sobre los Ferrari y el público alemán lo pudo ver tomar la delantera en la largada ante la algarabía general. El hecho es lógico si tenemos en cuenta que Surtees ganó los grandes premios alemanes de 1963 y 1964, además de imponerse un par de oportunidades en los Mil Kilómetros sobre el mismo circuito. Brabham se le pegó atrás, seguido de Rindt, Clark, Stewart, Gurney y el resto, incluidos los automóviles de la Fórmula Dos que disputaban otra competencia, pero juntamente con los de Fórmula Uno. Al completarse el primer circuito, Brabham llevaba una ligera ventaja a Surtees. En la tercera vuelta Surtees se situó a siete décimas de segundo de Brabham, mientras Gurney pasaba del sexto al cuarto lugar desplazando a Clark y Stewart. La pista estaba lo suficientemente mojada como para dificultar el desplazamiento de los automóviles. Al completar el primer circuito, el inglés John Taylor rozó su McLaren con el Matra-Cosworth del belga Jacky Ickx, que competía en la carrera de Fórmula Dos. Ickx volvió en su automóvil a los boxes para pedir que una ambulancia recogiera a Taylor, quien había sufrido la fractura de un talón.

La competencia continuó con el dominio de Jack Brabham, alejado ahora cinco segundos de Surtees. Las restantes posiciones correspondían a Rindt, Clark, Graham Hill, Gurney y Stewart. En la vuelta décimosegunda el Lotus-Coventry Climax de Jim Clark realizó un violento "fuori-pista" y dio varias vueltas, pero Clark resultó ileso. Gurney perdió el quinto puesto cuando su motor sufrió desperfectos en la última vuelta. Los seis primeros lugares quedaron en manos de Brabham, Surtees, Rindt, Graham Hill, Stewart y Gurney. Solo uno de los tres Ferrari pudo finalizar: el del italiano Bandini, mientras que Parkes y Scarfiotti se vieron obligados a abandonar.

La carrera de Fórmula Dos tuvo un dueño: Matra. El automóvil francés paseó su calidad a través del circuito alemán en manos de Jean Pierre Beltoise, quien resultó ganador con un automóvil del equipo de fábrica impulsado por motor Cosworth. Segundo se clasificó el alemán Hubert Hahne en un Matra-BRM. Resulta interesante comparar los promedios de ambas fórmulas: el francés Beltoise realizó 128,9 km/h contra 138,6 km/h de Brabham sobre el mismo circuito y bajo la misma lluvia.

CAMPEONATO MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	Brabham, Jack	39
2º	Hill, Graham	17
3º	Surtees, John	15
3º	Rindt, Jochen	15
5º	Stewart, Jackie	14
6º	Bandini, Lorenzo	11
7º	Hulme, Denis	10
8º	Clark, Jim	7
9º	Parkes, Mike	6
10º	Bondurant, Robert	3
10º	Gurney, Dan	3

COPA DE CONSTRUCTORES DE FORMULA UNO

1º	Brabham-Repco	39
2º	Ferrari	22
3º	BRM	22
4º	Cooper-Maserati	17
5º	Lotus-BRM	5
6º	Lotus-Climax	4
7º	Eagle-Climax	3
8º	Brabham-BRM	1
8º	Mc Laren-Ford	1

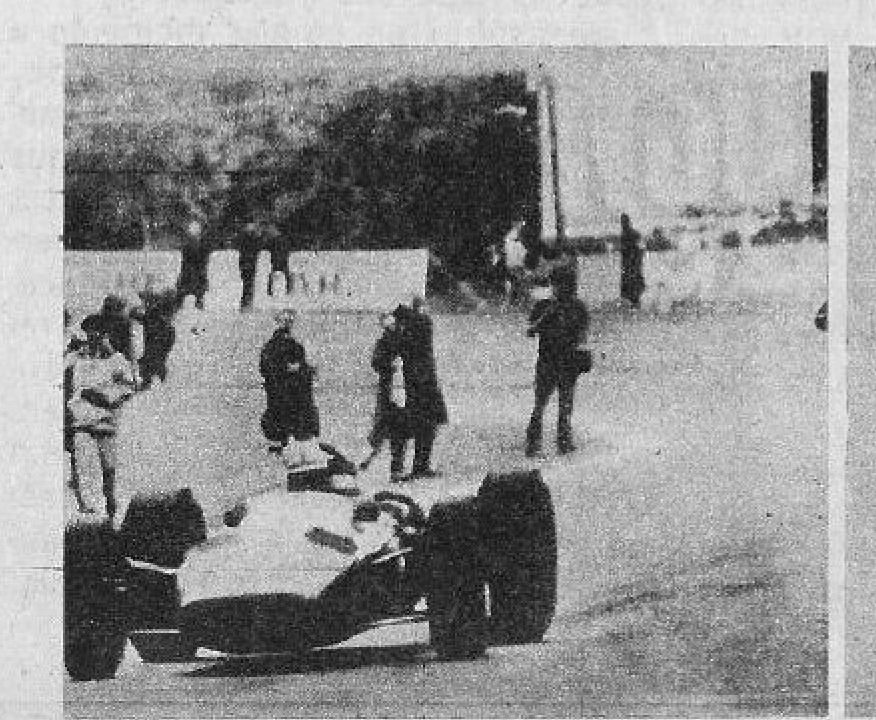
XXVII GRAND PRIX DE ALEMANIA
Nürburgring, Adenau - 7/VIII/66 - 342,15 km

CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nacionalidad	Marca	Vtas.
1º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Repco V8 3000	15
2º	Surtees, John	Gran Bretaña	Cooper-Maserati V12 3000	15
3º	Rindt, Jochen	Austria	Cooper-Maserati V12 3000	15
4º	Hill, Graham	Gran Bretaña	BRM V8 2000 cm³	15
5º	Stewart, Jackie	Gran Bretaña	BRM V8 2000 cm³	15
6º	Gurney, Dan	Estados Unidos	Eagle-Climax 4 2700	15
7º	Bandini, Lorenzo	Italia	Ferrari V12 3000	14
8º	Clark, Jim	Gran Bretaña	Lotus-Climax V8 2000	12

PROMEDIO DEL GANADOR: 138,6 km/h (2h27m00s3).

ABANDONARON: Ludovico Scarfiotti, Italia (Ferrari V6 2400 cm³); Mike Parkes, Gran Bretaña (Ferrari V12 3000 cm³); Robert Bondurant, Estados Unidos (BRM V8 2000 cm³); Joaquín Bonnier, Suecia (Cooper-Maserati V12 3000 cm³); Mike Spence, Gran Bretaña (Lotus-BRM V8 2000 cm³); Bob Anderson, Gran Bretaña (Brabham-Coventry Climax 4 2700 cm³); John Taylor, Gran Bretaña (McLaren-Serenissima V8 3000 cm³); Denis Hulme, Nueva Zelandia (Brabham-Repco V8 3000 cm³).



El alejamiento de Ferrari, distanció a John Surtees de los primeros puestos. Pero en el trabado circuito de Nürburgring —donde ya había ganado dos veces— pudo llevar el Cooper-Maserati al segundo lugar. Junto con la similar de Bélgica, son las mejores posiciones que ha logrado alcanzar el automóvil anglo-italiano.

PERGAMINO



PEDELABORDE FUE EL MEJOR

Ganó la categoría mayor de punta a punta. En la "A" prevaleció Calduch. Parisi en la "B" y Gradassi en la "C"

Por GUILLERMO MARTIRE y GERMAN R. SOPEÑA
Fotos: OSVALDO DUBINI

Pedelaborde corrió una carrera aparte. Picó en punta y nunca más se supo, por lo menos para sus rivales. Excelente volante y magnífica preparación de la máquina (deben haber leído el Nº 13 de CORSA).

¿Qué sucede cuándo en un reducto clásico de turismo carretera como Pergamino deciden organizar por vez primera una competencia de la categoría turismo? A despecho de los males de dentición y otras yerbas parecidas, la misma resultó muy entretenida, sobre todo para quienes —como ocurre por lo general en turismo— saben ver una carrera.

Como está muy de moda últimamente, la categoría "E" quedó excluida de la programación de la Primera Vuelta de Pergamino Turismo Mejorado, pero la "A" y "D" salvaron bien la omisión, con los numerosos nombres conocidos y no tan conocidos que se hicieron presentes, en tanto la "B" y la "C" nucleaban a más desconocidos en sus filas, en particular la "B" donde los 1093 se han convertido en las primeras armas para muchos, supliendo poco a poco el honroso papel que en su tiempo cumplieron las galeritas NSU (lágrimas nostálgicas aparte).

Ambas categorías debieron fusionarse en un lote, a efectos de la largada, pues aunque muchos se inscribieron, no tantos se clasificaron y menos largaron; por lo tanto las autoridaes de la prueba decidieron con buen criterio no jugar con el respeto hacia el escaso público presente y bajar la bandera de partida a los de la "B" y la "C" juntos, aún cuando debieron reducir en cinco vueltas el número previsto para la "C". En esta división, el candidato de fierro y mejor tiempo en la clasficación era Héctor Gradassi, y a fe que no desilusionó a quienes lo habían sindicado como ganador, pero debió luchar a brazo partido (léase tirarse con todo por la excelente performance de Dovidio Calcagno, quien sin duda sabe lo que lleva en sus manos y lo lleva bien. No le perdonó ni un desliz al cordobés (no al torero sino al piloto del Auto Unión) y éste tuvo que conducir rapidito para sacarle exiguos aunque suficientes seis segundos para la carrera más disputada del día en los relojes y paradójicamente menos espectacular en el aspecto ídem. El veterano Castellani llegó al tercer puesto sin mayor trabajo aunque ya antes de largar nos confesó la inadecuada elección de "multiplica" que lo dejó muy largo en tiro. Frente a los veloces A-U y faltando los Renault-Berta, los 1093 perdían terreno en el camino, alcanzando a completar diez vueltas sólo el ganador Parisi que sacó amplia ventaja al segundo, De Felippo, mientras únicamente otros dos Renault más completaron el cuadro.

La categoría de los escasos en centímetros cúbicos, la "A", presentó la agradable imagen de muchos autos y los mejores pilotos que actúan en dicha subdivisión. La inmensa mayoría —De Carlo cupecitas— se matizó con dos parejas de NSU e Isard quienes de todas maneras y según lo previsto no habían siquiera logrado buenos tiempos de clasificación.

Por otro lado se vio la silueta no común de un De Carlo limousine que condujo Horacio Ferrea (hermano de Carlos Ferrea y preparador de ambos). La cupé de este último no anduvo todo lo bien que acostumbra y la elección de rodado más chico el mismo domingo, no solucionó el asunto, tanto que ya en carrera no pudo aspirar en ningún momento a los puestos de vanguardia. Muy distinto lo de Calduch que con un motor que levantaba nada menos que 7600 rev/min con rodado 135 x 12, cumplió con un plan de tirarse fuerte desde el principio y le dio excelente resultado, pudiendo luego reducir el ritmo y cuidar así la ventaja obtenida de manera inteligente. "Pécora" y "Klear" sostuvieron un lindo duelo por el segundo puesto, triunfando, en esta lucha de seudónimo. Pécora por poca distancia, conduciendo un coche muy bien preparado aunque demasiado tranquilo (no más de 6300 rev/min).

El plato fuerte lógicamente resultó la categoría "D". Fiat 1500 con "C" y sin "C" predominaban en la misma, sobresaliendo, sin duda, los preparados por Alfredo Berghella para el Pedelaborde Racing Team (Pedelaborde y Boyadjian) y los de la doble "A" (Automóviles Alvear) con Rodríguez Canedo Alberini y Arana. Pero la suerte no acompañó a los Fiat azules con la banda amarilla en el medio, pues Alberini sufrió la rotura de un platillo de válvula que causó a su vez una meresunda de pistón al dejar a la mencionada válvula sin control, mientras Arana torció un botador también el sábado y aunque repararon no tuvo tiempo de clasificarse.

Pedelaborde, que había ganado la clasificación, compartió con Miguel Andrea, que piloteaba un auto que conoció mejores épocas de salud, la primera línea en la largada y en la segunda se situaron Rodríguez Canedo con Esteban Fernandino. Este último (21 años de edad) que debutó en ocasión, es hijo de quien fue gran corredor de TC en las épocas "heroicas" o Edad Media de esa categoría.

El circuito de Pergamino, de trazado simple y muy bien tenido en su tramo de tierra, se presentaba óptimo para los coches que prepara Berghella —que son, sin duda, los más veloces entre sus congéneres— y por tal razón estos coches y el de Maneglia mantuvieron sus suspensiones tipo autódromo (bien petizones). El coche de Pedelaborde con caja de cinco marchas tiraba una multiplicación bien standard, la 10: 41 y con gomas más bien chicas (Michelin 135 x 15) no tuvo problemas en circular en la cuesta arriba del tramo de ruta 182 que comprendía el circuito, en quinta velocidad, lo mismo que en la recta del palco de control; solamente usaba la cuarta para empujar en la tierra, lo que habla del considerable torque del motor del auto Nº 67, a la par de su generosa velocidad.

El temprano abandono de Andrea dejó a Pedelaborde con la sola preocupación de Rodríguez Canedo, pero con sistemática precisión el ganador sumó segundos ante la impotencia del único representante de A. Alvear quien con menos velocidad se tiraba a fondo en los virajes para deleite del público ubicado en ellos.

En la décima vuelta se engranó la caja del Fiat de Caneda y llamó a sosiego a su piloto dejando con más tranquilidad a Pedelaborde. Automáticamente pasó a la segunda posición quien realizó una espléndida carrera pues fue escalando con pasmosa regularidad a razón de un puesto por vuelta, desde la novena colocación. Maneglia y Macchi disputaron el tercer puesto hasta que este último sufrió una panne algo insólita: se quedó sin nafta. Y nosotros sin comentarios.

Los 403 muy atrás y sin posiblidades pero fieles a su gran espíritu de cuerpo, bien agrupaditos: 9º; 10º; 11º y 12º. En los puestos de vanguardia, aprovechando la detención de Macchi, Fernandino se colocó definitivamente en el cuarto puesto, y Pedelaborde regulaba "a piacere" su tren de marcha circulando también por la tierra en quinta velocidad.

El Fiat fue ganador sin fallas, no así el de su coequiper Boyadjian a quien una correa de ventilador retuvo en la décima vuelta.

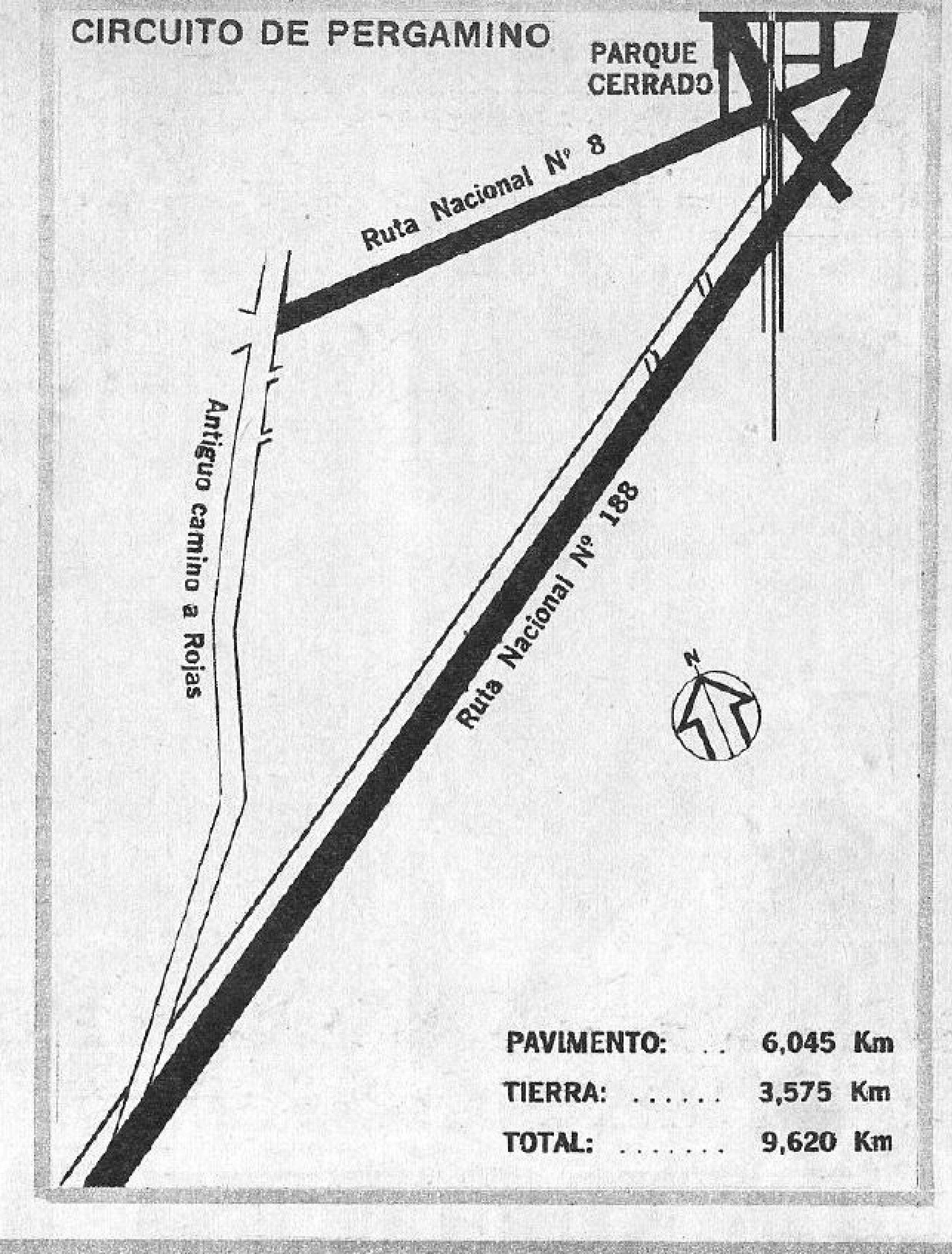
Muchos autos en la largada, buen circuito aunque sencillo y para uso exclusivo de "picadores", buena organización y cordial comportamiento de la policía local. Público: casi nada y es una lástima, porque la carrera lo mereció en mucha mayor cantidad.



Aquí, "Marque", Maneglia y Fernandino disputan el segundo puesto a 1 minuto de Pedelaborde, mientras le sacan una vuelta al 72 de Héctor Lago.



José Calduch, neto ganador de la "A".





Emilio Parisi impuso su Renault en la "B".

Gradassi vino de Córdoba y ganó su categoría sin mayores apremios.



PRIMERA VUELTA DE PERGAMINO
TURISMO MEJORADO
Automóvil Club de Pergamino-Circuito de Pergamino
(9,620km) 7-VIII-66

CLASIFICACION

CATEGORIA "A" (hasta 700 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	12	Calduch, José	De Carlo	49m18s4	10
2º	9	"Pecora"	De Carlo	51m01s	10
3º	8	"Klear"	De Carlo	51m11s9	10
4º	18	Scaramella, Rogelio	De Carlo	51m46s3	10
5º	3	Del Federico, Pablo	De Carlo	52m50s3	10
6º	17	Borzone, Héctor	De Carlo	48m32s6	9
7º	19	"Espartaco"	De Carlo	48m42s5	9
8º	10	Delgado, Aldo	Isard	49m00s3	9
9º	20	Sampayo, Juan	De Carlo	50m15s6	9
10º	29	Ferrea, Carlos	De Carlo	50m18s5	9
11º	7	Caruso, Ricardo	De Carlo	50m50s8	9
12º	30	Wulfman, Humberto	Dt Carlo	51m32s6	9
13º	32	Vitoriosso, Conrado	De Carlo	51m57s5	9
14º	11	"Watusi"	De Carlo	47m59s7	8
15º	31	Ferrea, Roracio	Do Carlo	38m44s9	7
16º	23	Vives, José M.	Do Carlo	42m35s8	7
17º	25	Heritier, Alberto	NSU Prinz	43m37s2	7

Promedio del ganador: 117,063 km/h.
Récord de vuelta: 12 de José Calduch en la 4ª a 118,157 km/h (4m53s1).
Abandonaron: en la 1ª vuelta el 21, Núñez, Félix; en la 3ª vuelta el 22 de Gómez, Jorge L.; en la 5ª el 27 de Gallo, Juan C.

CATEGORIA "B" (desde 701 hasta 850 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	45	Parisi, Emilio	Renault 1093	48m53s1	10
2º	46	De Felippo, Félix	Renault 1093	46m47s7	9
3º	47	Nelson, Alfredo	Renault 1093	48m40s8	9
4º	49	Colla, Roberto	Renault 1093	40m45s8	8

Promedio del ganador: 118,073 km/h.
Récord de vuelta: 45 de Emilio Parisi en la 2ª a 120,166 km/h (4m48s2).
Abandonaron: en la 5ª vuelta el 41, Osvaldo Peña; el 42, Osvaldo Antelo; 43, Ernesto Pierángelo.
No largaron: el 40, César Gimeno; el 44, "Los Pingüinos"; el 48, Fernando De Paris.

CATEGORIA "C" (desde 851 hasta 1150 cm³)

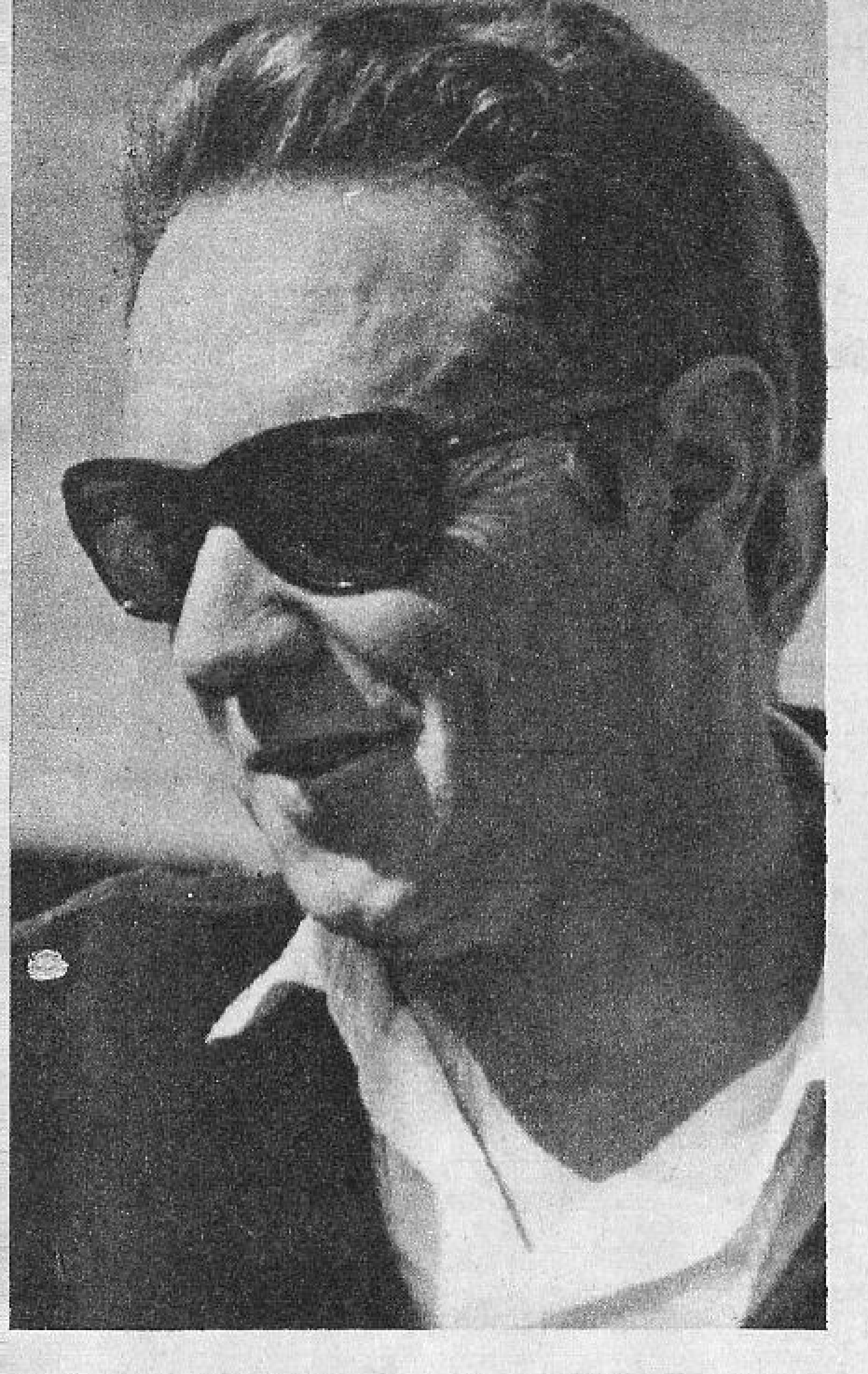
Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	53	Gradassi, Héctor L.	Auto Union	45m16s8	10
2º	58	Calcagno, Dovilio	Auto Union	47m03s3	10
3º	52	Castellani, Julio C.	Auto Union	47m03s3	10
4º	61	Cangaro, Raúl H.	Auto Union	49m01s2	10
5º	59	Gastien, Horacio	Auto Union	46m32s3	9
6º	51	Malpezzi, Angel	Auto Union	48m21s4	9
7º	57	Kupczyk, Helmut	Auto Union	46m30s1	8
8º	54	Noves, Antonio	Auto Union	46m35s6	8

Promedio del ganador: 121,090 km/h.
Récord de vuelta: 53 de Héctor Gradassi tn la 9ª a 128,552 km/h (4m29s4).
Abandonaron: en la 3ª vuelta el 62, Evaristi, Angel.

CATEGORIA "D" (desde 1150 hasta 1600 cm³)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vtas.*
1º	67	Pedelaborde, Roberto	Fiat 1500 C	1h03m10s1	15
2º	85	"Marque"	Fiat 1500 C	1h04m33s5	15
3º	71	Maneglia, Humberto	Fiat 1500 C	1h04m44s	15
4º	69	Fernandino, Esteban	Fiat 1500	1h05m19s2	15
5º	87	Franco, Mauricio O.	Fiat 1500 C	1h05m49s6	15
6º	95	Cacace, Eduardo	Fiat 1500 C	1h06m50s4	15
7º	82	Doria, César	Fiat 1500 C	1h02m36s9	15
8º	65	Concaro, Juan	Fiat 1500	1h04m08s4	14
9º	80	Dotta, Roberto	Peugeot 403	1h04m12s5	14
10º	77	Parvis, David	Peugeot 403	1h04m18s4	14
11º	76	Apkarian, Aby	Peugeot 403	1h04m26s3	14
12º	88	Di Lorenzo, Hugo	Peugeot 403	1h05m27s3	14
13º	72	Lago, Héctor	Fiat 1500	1h05m29s3	14
14º	94	Introcaso, Hugo	Fiat 1500 C	1h02m36s9	14
15º	83	"Cormorán"	Fiat 1500 C	1h03m58s2	13
16º	78	Macchi, Máximo	Fiat 1500 C	1h05m38s5	13
17º	68	Boyadjian, Eduardo	Fiat 1500 C	47m12s7	10
18º	92	Rodríguez Canedo, E.	Fiat 1500 C	49m57s7	10

Promedio del ganador: 137,062 km/h.
Récord de vuelta: el 67 de Roberto Pedelaborde en la 7ª a 140,381 km/h (4m06s7).
Abandonaron: en la 1ª vuelta el 75 de Francioni-Giantili; en la 3ª el 74 de Miguel Andrea.





REPORTAJE A MISTER NO

Hoy Eduardo Copello es Mister Noticia. En Mendoza hace rato que saben que corre bien; hace más de diez años un amigo mendocino me dijo: "Usted debe haber sentido hablar de Eduardo Copello ¿verdad? En cuanto tenga un auto como la gente, va a dar que hablar..." Pasó una década y la predicción se confirmó.

Todo esto va a que Eduardo Copello no es el joven iracundo que muchos podrían imaginarse. Está frisando esos 40 años en los que, según Dale Carnegie, la vida comienza. Y parece ser cierto; la vida ha comenzado en serio para Eduardo que ahora por fin tiene la chance de correr con autos buenos y ganarle a los más grandes.

Hijo de una ilustre familia sanjuanina, Eduardo siempre tuvo su propio enfoque de la vida. La supo vivir. Hubo una época en que vendía sandías en el centro de Mendoza. Y ahora es un señor ejecutivo, Gerente de Ventas de una concesionaria Renault de Mendoza, dueño de una futura boite, y señor serio.

Bueno, lo de serio es relativo. Copello es como un resorte de reloj cargado; habla sensatamente, no usa adjetivos floridos, no gesticula, pero detrás de la amable —y sincera— máscara, hay una fuerza incontenible que lo lleva a hacer 1:25 en el autódromo de Mendoza y a hacer que veteranos corredores preparadores de TC protesten: "¿Bajar la cilindrada a tres litros? ¿Para qué? ¿Para qué Copello nos pase el trapo?"

Eduardo Copello no conforma a la imagen que los corredores suelen tener de sí mismos, de ser seres superiores. Es cordial, buen amigo, sencillo, se molesta por la gente, no se coloca en un plano estratosférico. Creemos que es muy importante, porque detrás del hombre está el corredor... y viceversa. Si un deporte debe desfigurar los caracteres, no es un deporte.

Tuvo un monstruoso Cadillac V16 que había sido de Domingo Bucci. ("A veces andaba en catorce cilindros, a veces en quince, otras veces en trece. De todos modos empujaba como un huracán, pero ¡cuando había que doblar!") Nosotros recordamos perfectamente verlo correr en el Autódromo de Buenos Aires en una prueba de Mecánica Nacional. Entre otras cosas, ganó un Gran Premio de la Vendimia.

Pero su etapa nueva y de corredor consecuente (en función de número de actuaciones; cualitativamente siempre fue excelente) empezó hace cuatro años cuando compró un Gordini, lo hizo 1093 —primer particular en adoptar los Gordini para correr en Turismo y primero en ganar con la marca en nuestro país— y debutó ganando series y final de una carrera en Mendoza, similar a la de la semana pasada. Después de algún tiempo, parece que Oreste Berta le echó el ojo... y hélo aquí.

No tiene más que elogios para Berta y sus muchachos. Sabiendo que don Oreste estaba en Italia, le preguntamos quién atendió los autos: "Un muchacho de 22 años que se llama José Diez, que es una maravilla... SABE cual-quier can-ti-dad..." Los coches estaban con la misma carburación del Autódromo de Buenos Aires, y a pesar de la diferencia de altura (sensibles 750 metros) no tuvieron problemas en batir el récord del circuito para categoría Turismo para el Nº 2 del Autódromo de Mendoza. Además, habitualmente no se rompen, andan a casi 8.000 vueltas, no pasa nada. Los llevan de Mendoza a Baires y viceversa, o a Córdoba, por camino, andando a 140 sostenidos sin inconvenientes.

La travesura de la profesión nos llevó a tirar un poco de la lengua a Copello sobre el comentado tema de diferencias entre Steven y Berta. Copello las niega rotundamente. "Cuando trajimos los autos a Buenos Aires, en uno de ellos, muy carreteado, tuvimos un problema de pistón. En cuanto Steven se enteró, inmediatamente me ofreció uno de los autos de él para correr..."

"¿Pero no lo aceptaron?"

"No, porque compramos pistones standard en un concesionario y se los pusimos. Aparte de tener una menor relación de compresión, el auto anduvo perfectamente. Y ayer volvió a ganar con los mismos pistones de serie... Claro que para una carrera larga habría que usar los de competición..."

¿Proyectos? Lo de César Malnatti indica con clara evidencia que "la Kaiser" está sondeando con cuidado y minuciosidad el turbulento mundo de turismo carretera. Ese sondeo tiene una conclusión evidente; que tarde o temprano, al lado de los autitos blancos, habrá autos blancos, autos grandes, con motores Tornado-Jet y ¿cuántos kilómetros por hora? De cualquier forma, cuando esos autos blancos se encuentren en la línea de largada, detrás de uno de los volantes estará, con certeza, Eduardo Copello.

"¿Le gusta más pista o ruta?"

"¡Cualquier cosa! Claro, si es ruta prefiero que sea tipo Carlos Paz o La Cumbre, con sinuosidades, pero si viene el caso de correr ¡a correr! ¿Qué haría yo los sábados y domingos si no hubiera carreras?"

Pero a pesar de todo y de sus declaraciones impulsivas, creemos que maduró en pocas semanas, así "de golpe". El montañazo, acaso innecesario, de La Vuelta del Norceste parece haberle convencido de que no hay verdad tan grande que la que dice que las carreras de autos se ganan lo más despacio posible. En la carrerita de Mendoza reguló el tren según las necesidades. Tal vez el Copello de mayo de 1966 hubiera seguido "metiendo pata" para sacarle una vuelta al segundo, pero el Copello del 31 de julio entendió que, de cualquier modo, no se puede llegar mejor que primero y entonces estuvo atentamente controlando a sus adversarios. Que eran de cuidado; Galluzzi estuvo cerca en las vueltas que le duró la felicidad y Pascualini anda muy bien. Entre paréntesis, Pascualini, con Ruesch y Reutemann, integran el terceto de hombres a quienes Copello ve con más posibilidades de futuro ("Ojo, a lo mejor me olvido de alguno...").

Tuvieron muy pocas roturas con los Gordini-Berta. El pistón en el camino a Buenos Aires, una punta de eje, algunas chucherías. Le preguntamos si un Gordini-Berta sería un lindo auto para andar en la calle. "¡Magnífico!", respondió con alegría. "¡Andaría perfectamente!" Es uno de las pautas de un buen Anexo J; si está preparado con buen criterio, debe ser aceptable para uso en la calle, siempre entendiéndose que hay que saber manejar y tampoco hay que pretender aventurarse por huellones de tierra con un auto cuya suspensión ha sido "bajada".

La preguntamos si considera difícil el curvón, y dijo que sí. Des-



TICIA

pués preguntamos a qué velocidad entraba, y dijo: "A pesar de muchas cosas que se dicen por ahí, no creo que nadie puede entrar a más de 155. . ."

"¿Usted entra a esa velocidad?"

"Sí, y no porque el auto no dé para entrar más fuerte por motor, sino porque si entro más fuerte se me manda a mudar al paredón. . ."

Nosotros estábamos un poco intrigados. No pudimos evitar la pregunta: "Nosotros estamos acostumbrados a andar ligero, pero no somos corredores. Hemos entrado al curvón reptidas veces a 125 con un Falcon perfectamente standard y creo que podíamos entrar un poco más ligero también. ¿Puede haber tan poca diferencia, considerando un corredor experimentado y un auto preparado para doblar fuerte?"

"Hasta esa velocidad no es difícil entrar. . . lo embromado viene después. . . ¡De 125 a 155 hay treinta kilómetros de diferencia!"

Le gustaría mucho correr un auto abierto, sport o monoplaza, y tiene grandes esperanzas que con el tiempo evolucione favorablemente la mecánica nacional, produciendo autos modernos y racionales.

"¿Corre el Gran Premio?"

"Creo que sí. . ."

Veremos qué pasa. El Copello de mayo de 1966 solía abandonar en carreras de ruta, porque su temperamento no le permitía encasillarse dentro de las lógicas limitaciones de su cilindrada.

Acaso el nuevo Copello que nació el 31 de julio de 1966 pueda terminar una carrera larga, detrás de los grandes pero adelante de sus pares. ¿Acaso la vida no comienza a los cuarenta?

CONFIDENCIAL

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario,expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Además del clásico Campeonato Porteño, el Club Argentino de Regularidad organiza este año un campeonato especial denominado Trofeo Copa Independencia. Luego de realizadas tres pruebas, encabezan la disputa de este trofeo, Carlos y Andrés Valle, con 27 puntos, seguidos de Jorge Batmalle, Vicente Bellusci y Julio Oudin, con 13 puntos. La próxima prueba puntable tendrá lugar el 21 de agosto, llevando a los competidores desde Morón hacia Carmen de Areco, Arrecifes, José C. Paz y regreso a Morón.

La semana pasada se iniciaron las clases del Curso de Pilotos que ha organizado la siempre inquieta Asociación Argentina de Automóviles Sport. En este curso que durará tres meses, todos los jueves se darán clases sobre Mecánica, Historia del Automóvil y Técnica de Conducción a cargo de destacados técnicos y corredores del ambiente automovilístico.

La seriedad e importancia de este curso es ilustrada con la exigencia de rendir exámenes y presentar monografías y por la posibilidad —una vez aprobado el curso— de completarlo prácticamente en el Autódromo Municipal con el automóvil-escuela que la AAAS acaba de adquirir para ese exclusivo fin. Se trata del Abarth-Cisitalia 1200, abierto, biposto que su dueño anterior, Oscar Silich, llevara al triunfo varias veces en carreras sport.

En la sede de la AAAS, El Salvador 5709, teléfono 77-8221, pueden obtenerse informes acerca de estos cursos de conducción que prometen ser lo más serio y completo que se haya hecho hasta ahora en nuestro medio.

El pasado domingo llegó a nuestro país procedente de Las Bahamas —no podía ser de otra manera— el presidente de la Outboard Marine International Incorporated, Sr. J. J. Butler. La Outboard Marine produce motores fuera de borda y dentro-fuera de borda con las marcas Evinrude, Johnson y OMC, sierras mecánicas Pioneer y trineos motorizados para nieve Evinrude.

El Sr. Butler está realizando una gira por Latinoamérica con el objeto de observar e incrementar las actividades de la empresa en los diversos mercados locales. En nuestro país fue recibido por representantes de Náutica S. A. y Casa Steward, firmas que comercializan en la Argentina los productos de Outboard Marine.

Por el ojo de las cerraduras, se cuelan a veces indiscreciones jugosísimas. Las voces que se escuchan no tienen dueño y los rumores no tienen padre, pero las informaciones llegan: Jorge Cupeiro ya habría puesto en marcha el mecanismo de apelación para la sanción que le quitó el triunfo del Autódromo Municipal el 13 de marzo pasado. Habría ambiente en la CDA para restituirle el triunfo, aunque no se conocen los motivos de la rectificación. Y hay más: se levantarían las sanciones a los consejeros Sueyro y Molinari. . .

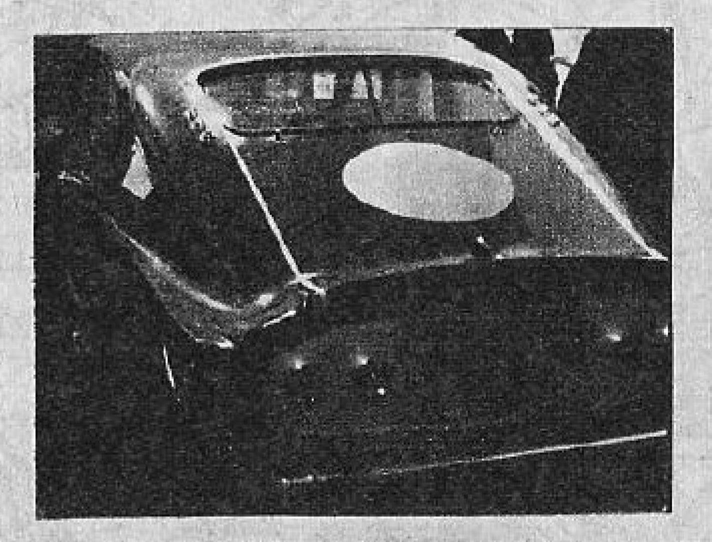
Angel Neira cumplió 20 años. Pero de antigüedad en el oficio, aclaremos. . . Desde 1946, primero como empleado y luego como funcionario de la Comisión Deportiva Automovilística, gatilla cronómetros, saca promedios, llena las planillas de cada carrera y cuida como a un hijo pródigo al pulsador electrónico que abrevia los trámites del control.

Antes de comenzar la asamblea de Rosario, el presidente de la CDA, Dr. Rivarola, le entregó una medalla de oro como reconocimiento de la institución, mientras que unos minutos antes habían hecho lo propio los delegados por los clubes del interior. En una y otra parte, los aplausos tuvieron el mismo ruido. . .

Ampliación de mercados: la firma Zanella Hnos., bien conocida en nuestro país por su producción motociclística, así como por su actividad en el campo deportivo de la especialidad, ataca ahora el mercado náutico.

El pasado jueves, en el Yacht Club Argentino, Zanella presentó un nuevo producto: un motor fuera de borda de 9,5 HP. Este motor fue diseñado para servir a fines deportivos y de paseo en embarcaciones pequeñas y es particularmente adecuado para pesca, ya que su reducido peso y dimensiones permiten transportarlo en el baúl de cualquier automóvil pequeño. El Zanella fuera de borda es, por supuesto, de dos tiempos, 175 cm^3 de cilindrada y refrigerado por agua.

Ya están en plena actividad los nuevos talleres de Baufer Style, ubicados en la calle Washington 2581 de esta Capital. Allí se concentrará toda la actividad deportiva de estos carroceros, mientras toda la chapa de uso no estrictamente deportivo seguirá siendo martillada en el viejo taller.



La inauguración de las nuevas instalaciones reunió en un asado a clientes, futuros clientes, periodistas y amigos y fue aprovechada para mostrar el Chevrolet-Fleetline de Ricardo Bonnano, totalmente terminado (con calidad Baufer) en lo que a carrocería se refiere. Dos Valiant y dos Falcon están en reconstrucción en el nuevo taller, además del Maserati dos litros que perteneciera a Salerno, el Alfa Romeo 1750 del Ing. McClaoud y el misterioso y maravilloso Renault Gordini GT al que CORSA se refiriera en su número 8.

Con el slogan de "Ahora todos pueden adquirir su coche, a precio contado con pago en cuotas sin intereses" se conoció en los últimos días el Operativo ABC, administrado por la Fundación Cardiológica Infantil y Fundación Nuestra Señora de la Merced.

Para resumir el sistema de la compra del automóvil digamos que el Operativo deberá reunir grupos de 36 personas que pagarán todos los meses y durante 36 meses las cuotas que correspondan al valor del automóvil que van a comprar.



De esa manera todos los meses se reúne la cantidad equivalente para comprar al contado un vehículo. Una vez realizada la operación se sortea entre los integrantes del grupo, operación que se repite todos los meses hasta que todos los integrantes del grupo tengan su automóvil.

La Fundación Cardiológica Infantil y la de Nuestra Señora de la Merced tienen sus oficinas en la avenida Córdoba 1432, 6º piso y 1439, 6º piso, respectivamente, y el salón de ventas en Uruguay 1045, cuya inauguración ilustra la foto.

Aumenta el ritmo de las llaves de tubo y el calor de las autógenas en los talleres que preparan para Rafaela. Un millón y medio de pesos esperan al que cruce primero delante de la bandera a cuadros y casi todos los clasificados cobrarán dinero. Ante todo, los participantes recibirán doce pesos por kilómetro recorrido desde su casa hasta la pista y todo el que haya recorrido hasta dos tercios de la prueba recibirá como mínimo 5.000 pesos de premio. Hay además premios al mejor tiempo en cada vuelta ($ 1.000), al mejor clasificado en las primeras 50, 100 y 150 vueltas, al record de vuelta en carrera y en clasificación, al equipo de mecánicos mejor presentado y al box mejor atendido. El total se acercará a los cuatro millones de pesos.

Las 500 Millas rafaelinas se realizarán el próximo 4 de setiembre, efectuándose los entrenamientos desde el 28 de agosto hasta el 1º de setiembre. Las inscripciones cerrarán el 31 de agosto y sólo 27 competidores podrán estar en la pista a la hora de la largada. Recordamos que en el número 11 de CORSA se publicaron todas las características de la nueva pista pavimentada de Rafaela.



Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general.

CATEGORIA MIDGET

De Lorenzo Luis Marchese - Avellaneda.

Vuestra revista tiene el afán de defender todas las categorías nacionales, pero en la larga lista han olvidado Uds. una categoría criolla 100 %: el Midget. Me duele que en tantos números de vuestra publicación no haya aparecido ningún comentario al respecto.

En vuestro descargo tengo que decir que cuando salió Parabrisas CORSA la temporada nocturna en F.C.O. había finalizado, pero por lo menos se hubiera publicado la colocación del campeonato nocturno. Entre otras cosas les diré que salió campeón Efraín Chemoli y sub-campeón Luis Ulivi; es la primera de todas las categorías de la Asociación Argentina que donó una recaudación íntegra para los inundados del Litoral. También les diré que dicho campeonato dejó la friolera de $ 26.000.000 y en público unas 400.000 personas; como vemos no es una categoría pobre ni mucho menos.

Otra revista especializada del ambiente sacó dos páginas con fotos y reportajes a Pantuso creyendo en aquella oportunidad que el Midget iba a tener cuanto menos media página, pero no fue así y nunca más se leyó en esa revista ningún artículo sobre Midget; además los Midget recorren el interior del país por el Campeonato Argentino. La última de esas carreras por dicho campeonato se realizó en la ciudad de Zárate el 25 de mayo, ganando el ya nombrado Pantuso.

R. — Sin pretender ser negativos le debemos decir que la categoría Midget no es como Ud. afirma 100 % criolla sino netamente importada de los EE.UU., ésto no va en detrimento de la importancia que reviste y que tiene en nuestro país, que por otra parte reconocemos plenamente. En efecto, nosotros no dedicamos ninguna página de nuestra revista a la actividad de los Midget porque la temporada había finalizado.

Le informamos que siguiendo con nuestra política le daremos toda la importancia que tiene cuando se reinicie la actividad en el presente año porque creemos que la categoría lo merece y nuestros lectores deben estar informados de ella.

EL LOCO DE LA MECANICA

De José Antonio Palomares - Las Flores.

Me dirijo a Uds. para hacerles una pregunta: quiero que me contesten por favor si los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi fueron primeros en la Vuelta de Hughes porque tengo una discusión con un compañero de estudios. Les advierto que soy estudiante secundario y tengo además locura por la mecánica.

R. — Para que en la discusión no le queden dudas a ninguna de las partes le transcribimos los cinco primeros puestos de la VIII Vuelta de Hughes disputada el 26-VI-1966:

1º — Juan Manuel Bordeu.
2º — Dante Emiliozzi.
3º — Eduardo Casá.
4º — Carlos A. Menditeguy.
5º — César H. Malnatti.

EL MEJOR Y EL MAS RAPIDO

de "Good Bye" - Capital

1) Quién tiene los laureles como mejor volante argentino y quién o quiénes como mejores preparadores, en la actualidad por supuesto.

2) En las estadísticas ¿es el Chevrolet o el Ford la marca que más ha resistido en el Turismo de Carretera?

3) Desearía saber entre el F-100, de Emiliozzi, y el Chevy II, de José Froilán González, piloteado por Jorge Cupeiro, con la misma transmisión, el mismo rodado y la misma carrocería aerodinámica ¿cuál sería más veloz en ese caso?

Agradezco que me contesten estas preguntas y nuevamente los felicito por el reportaje hecho a Zulma Faiad, y que ssigan haciendo reportajes a vedettes con ese físico de deportistas.

R. Para nosotros y para la mayoría de los aficionados del mundo el mejor volante sigue siendo Juan Manuel Fangio; dentro de los que están en actividad en nuestro medio, hay una cantidad que tienen virtudes muy particulares que los caracterizan, pero que no nos permiten asegurar concluyentemente que tal o cual sea el mejor.

2) A propósito de su pregunta, en el Nº 12 de CORSA ha aparecido una estadística que le será de interés (FORD vs. CHEVROLET): según las frías cifras sería el FORD el que ha cosechado más triunfos en las carreras de TC: Fórmula libre (primera época) 71 para el V-8, contra 30 del seis en línea y ya en la actual fórmula "B" tenemos (a la fecha) 104 para Ford, contra 35 para Chevrolet.

3) Su pregunta Nº 3 es prácticamente imposible de contestar, ya que no es posible asegurar si, por ejemplo, el Ford podría "tirar" efectivamente (con resultado positivos) la misma desmultiplicación y rodado que un Chevrolet. Sería muy arriesgado hacer predicciones en ese sentido.

Referente a sus felicitaciones por el reportaje a la aguda Zulma Faiad, se las agradecemos y reconocemos que en efecto tiene un físico muy "corsa" debido a los ejercicios que diariamente tiene que realizar para estar en forma.

TAUNUS 17 M

de Miguel A. Begue - Capital

Quisiera los datos del auto Ford Taunus 17 M modelo 1961.

Lo más importante que quiero pedirles es dónde puedo conseguir un manual de dicho coche.

R. Aquí van los principales datos del automóvil Taunus 17 M:

Motor: Cuatro cilindros refrigerados por agua, dimensiones de los cilindros: diámetro 83,8 mm; carrera 76,2 mm. Cilindrada: 1698 cm³. Relación de compresión: 7,2 a 1. Potencia máxima: 67 HP (SAE) a 4400 rpm. Par motor máximo: 13,4 mkg a 2200 rpm. Orden de encendido: 1-2-4-3.

Caja de cambioss: de 3 velocidades sincronizadas (1ª 3,27:1 - 2ª 1,69:1 - 3ª 1 a 1 - RM. 3,94 a 1). Caja opcional de cuatro marchas sincronizadas (1 3,38:1 - 2ª 1,98:1 - 3ª 1,33:1 - 4ª 1:1 - RM. 4,43:1).

Eje trasero semiflotante con diferencial hipoidal. Suspensión trasera a ballestas longitudinales semielípticas, delantera independiente con resortes helicoidales.

Dirección a sin fin y rodillo (relación 15,8 a 1). Frenos a tambor sobre las cuatro ruedas. Dimensiones del chasis: Distancia entre ejes 2604 mm; trocha delantera 1270 mm; trocha trasera 1270 mm. Longitud total 4375 mm; ancho total 1669 mm.

Carga útil (incluyendo al conductor) 384 kg.

Capacidad cárter: 3 litros. Capacidad depósito de combustible: 45 litros. Peso bruto del vehículo: 1400 kg.

Presión de los neumáticos: 21 lbs. adelante y 24 lbs. atrás.

Si Ud. quiere consultar el manual del propietario lo podrá hacer en la redacción de Parabrisas, Alem 884 - 5º piso, o escribir al Sr. Mario Vagani, Cangallo 3045, Dpto. 13, que se encarga de vender manualess de automóviles.

CACHO

de Ramón A. Corzo - Córdoba

Por medio de Correo CORSA desearía que contestaran una pregunta que ha suscitado una polémica en mi trabajo. Esa pregunta es el nombre y apellido completo de "Cacho Fangio" y el parentesco que tiene con el quíntuple campeón mundial de automovilismo, porque he escuchado a una emisora local que el apellido es Espinosa. Me dirigí a ellos y no me han contestado por lo cual me dirijo a Uds. y espero con la seriedad

AH NO!!... EL COCHE NO ME LO ARRUINAN, LOS NUMEROS LO HAGO PINTAR YO!

M. BERTOLINI

que los caracteriza me saquen de esta duda.

R. Efectivamente, el apellido de "Cacho Fangio" es Espinosa y su nombre Oscar. Su parentezco con el quintuple campeón mundial de automovilismo es ni más ni menos que el de hijo, sino mírelos a uno y a otro y verá que son tan parecidos como dos gotas de agua. Le agradecemos por lo de "seriedad que los caracteriza" porque algunos piensan que estamos todo el día de broma.

CUATRO QUE SON TRES

de Oscar Cejas - Ameghino - Prov. de Bs. As.

En la última vuelta de Junín, Jorge Cupeiro utilizó en su motor un sistema de inyección de combustible. ¿Cuál es el TC más ligero de nuestro país?

¿Es el motor Ford F-100 más fácil para preparar que un siete bancadas?

¿Las cuatro velocidades de un Chevrolet Super 1966 son sincronizadas?

R. El Chevy II de Jorge Cupeiro jamás usó en carrera sistema de inyección de combustible.

En la actualidad ese coche es el más veloz de la categoría TC.

Pensamos que tanto el Ford como el Chevrolet ofrecen las mismas dificultades para preparar. O por lo menos la facilidad en un aspecto se ve contrapesada por la complejidad en otro.

Las cuatro velocidades del Chevrolet Super 1966 son tres y la primera no es sincronizada.

OSOS DE LA FORD

de Pablo Lebeck - Copetonas - Prov. de Bs. As.

Estimo muy acertados por su interés general vuestras series y artículos como los Tests de máquinas de competición, preparación de motores deportivos, cómo manejar en el Autódromo (Taruffi estaría de completo acuerdo). Todos estos temas muy educativos para nosotros los tuercas generales, para quienes resulta algo difícil orientarse en las fuentes, ya sea por timidez, falta de tiempo o el misterio que frecuentemente rodea estos temas.

Interesante vuestro trabajo de investigación respecto al "Ford vs. Chevrolet". Estoy de acuerdo cuando dicen "Tal vez mañana se vea desvirtuado por alguna panacea para el seis en línea..."

Lo que no dicen es que el motor 292, conocido localmente como el F-100 de 4785 cm³, diámetro 95,25 mm y carrera 83,82 mm, es un motor que no sé cuánto tiempo hace que no se fabrica más en los EE. UU. y que ha sido reemplazado por el 289 de 4736 cm³, diámetro 101,6 y 72,9 mm de carrera. Evidentemente esta unidad más moderna con su menor carrera y mayor lugar para las válvulas podrían pararle el carrito a Bordeu y volver las cosas a su lugar.

Es ya tiempo que el Sr. Kitterman y Co. dejen de hacerse los osos y nos pongan al día; hasta el motor Falcon argentino es obsoleto, pues en EE. UU. viene con siete bancadas.

R. Estamos de acuerdo con Ud. que el motor 292 (F-100) está algo "demodée" comparado con el novísimo 289, lo mismo que el Falcon siete bancadas, pero creemos que no está Ud. en lo cierto cuando opina que el gaucho Ño Kitterman y los suyos se estén haciendo los osos, ya que como Ud. sabrá hay un equipo oficial Ford F-100 listos para salir a pelearle a los "Chivos" (ya han hecho su presentación en el Autódromo local en el último campeonato de la ACTC, aunque un poco prematura).

Por otra parte el 292 es un motor nacional, fácil de adquirir y mantener (para los que tienen muchos pesos, eso sí...); en cambio el Ford 289, aunque es mucho más moderno, etc., es extranjero.

FORD vs. CHEVROLET

De J. M. G. Díez, Capital.

Es muy probable que mi carta no se publique ya que Uds. deben tener alguna relación publicitaria o comercial con Ford Motor Argentina o en el mejor de los casos una mal disimulada inclinación o parcialidad en favor de Ford, parcialidad que desmerece a quien se tilde de periodista.

Hago la salvedad que me es indiferente la polémica Ford-Chevrolet y que soy admirador de Nasif Stéfano y del Alfa Romeo. Bajo el título "Confrontación técnica" (Nº 12, página 13) ustedes efectúan una comparación entre dos unidades de distinta potencia, de lo cual surge lo que Uds. dicen: "el Chevrolet ha pasado de 125 a 280 HP, es decir, ha sufrido un aumento de potencia de 155 HP, nada menos que el 124 %, en cambio el F-100 sólo presenta un aumento de 70 HP (43,7 %).

Si sus juicios fueran imparciales, Uds. hablarían de potencia específica, que es igual en ambos motores standard (30 HP/litro aproximadamente), eso significa que suponiendo ambos motores con 4000 cm³ tendrían una potencia aproximada de 130 HP y por ende para obtener 280 HP en ambos, tendríamos que aumentar la potencia en 150 HP.

Lo mismo ocurre con la cuestión compresión y presión media efectiva; Uds. dicen: "la compresión fue llevada a 11,5 (aumentó 4,4) y la presión media subió a 11 kg/cm²; el F-100 de Casá en cambio sólo presenta un humildísimo aumento de compresión de 0,5:1 y su presión media efectiva de 8 kg/cm².

El día que Casá y su preparador quieran tener en su motor la misma potencia que el Chevy II van a tener que aumentar esa humildísima compresión y por ende la presión media efectiva a niveles similares a los del Chevrolet. Cuestión rpm: es completamente erróneo que el Chevrolet, como ustedes dicen, "está más comprometido que el Ford", pues, a iguales rpm la velocidad linear media de los pistones es ostensiblemente menor en el Chevrolet debido a la favorable relación diámetro/carrera. A iguales velocidades lineales el Chevrolet lleva 800 plus vueltas de ventaja, es decir que trabaja más descansado, ya que puede "tirar" la 3,08 (en ruta) a regímenes que oscilan entre 5300 y 5500 rpm. Los Ford deben llevar la 3,54 ó 3,70, por lo cual deben girar a 5500-6000 rpm.. En resumen:

	Ford	Chevrolet
Velocidad, km/h .	240	240
Relación:		
final	3,54	3,08
rpm	6000	5500
Velocidad:		
lineal, m/seg ..	17	15,6

Ambos motores son fuertes de abajo (5 y 7 bancadas respectivamente). Si los Chevrolet son flojos de distribución no es difícil solucionarlo (balancines y engranajes especiales). Por lo tanto dada la ventaja que lleva el Chevrolet en torque y velocidad lineal de pistones, queda pendiente el factor robustez que es superior en el Ford, pero se compensa en favor del Chevrolet en kilogramos de peso, por cuanto el F-100 con sus dos tapas de cilindros, etc., pesa 80-100 kg. más que el Chevrolet, lo cual es decisivo en carreras de pista donde se impone la relación peso/potencia y tarde o temprano todos sabemos que las carreras deberán hacerse en circuitos cerrados. Un desliz: En la carrera de Salto se clasificó 2º Juan Luluaga, a quien Uds. adjudican un F-100 que no es tal, ya que utilizó un 7 bancadas.

Además aclaro que F. Alcuaz dejó su velocísimo Chevrolet 7 bancadas por motivos comerciales por cuanto es concesionario Ford.

Un comentario al margen: en un reportaje radial Vicente Galluzzo dijo haber recibido una notificación de la Asociación de Concesionarios Ford, haciéndole saber que, a los efectos de los premios que ésta otorga a los F-100 mejor clasificados, su F-100 no sería considerado como tal debido a que su carrocería es Baufer-Chevrolet. Si la mencionada asociación se entera que Galbato utiliza diferencial Pontiac (GM) capaz que... y si se enteran que la mayoría de los F-100 usan diferencial Impala capaz que...

Otro comentario: ¿No les parecen risueñas las infantiles motivaciones que da Oscar Gálvez de su preferencia del Ford sobre el Chevrolet?: "lo cuidaba como una niña, pero se le picaba el rulemán doble hilera del diferencial" (Nº 12, página 12, columna 2).

Y como comentario final: mucho se quejan de que el Chevy II se rompe a menudo y no consideran que el Chevy II es "pieza única", que corre casi ininterrumpidamente hace casi dos años todos los domingos, que es imbatible en las pistas, que es el auto más veloz, que ha ganado en autódromos, carreteras asfaltadas, rutas de tierra, rutas de barro, y que tiene el récord para la vuelta en el Pan de Azúcar. El futuro en cuestión marcas es el siguiente: los Ford de fábrica se impondrán al resto pero gracias exclusivamente al mayor poder económico (la Ford ya utilizó más de una docena de cascos Falcon en un año) como han hecho en Europa con Ferrari. En cuanto a los autos particulares habrá preponderancia del Chevrolet (sin panaceas).

R.: Lamentablemente Ud. se equivoca en muchas de las apreciaciones y conceptos de su carta. En primerísimo lugar le demostramos su error porque publicamos su carta, luego le debemos decir que tanto Ford como General Motors son avisadores nuestros (de PARABRISAS), cosa que Ud. podrá constatar en cualquiera de los ejemplares de ésta; como consecuencia mantenemos relaciones "publicitarias", como Ud. las llama, con ambas empresas. Hay algunas cosas también que le debemos aclarar: nosotros no somos parciales de Ford ni de ninguna otra marca que se produzca en el país; que el tema Ford vs. Chevrolet lo hemos tratado objetivamente, y en último caso analice Ud. detenidamente su carta y con una mano sobre el corazón díganos si no se lo podría juzgar (a Ud.) como parcial de Chevrolet.

Efectivamente, la potencia específica de ambos motores standard es similar (aproximadamente 33 HP/litro para ambos), pero comparando ambos motores en su versión TC —como hemos hecho y Ud. no hizo— la potencia específica del Chevy II se eleva a 70 HP/litro contra 57,5 HP/litro del F-100.

Se puede dar cuenta que aun siendo "imparciales" como Ud. quiere, no vemos la razón de su problema al respecto. Pero lo más importante y fundamental es algo que Ud. desconoce o pretende desconocer: es público y notorio —lo dicen los

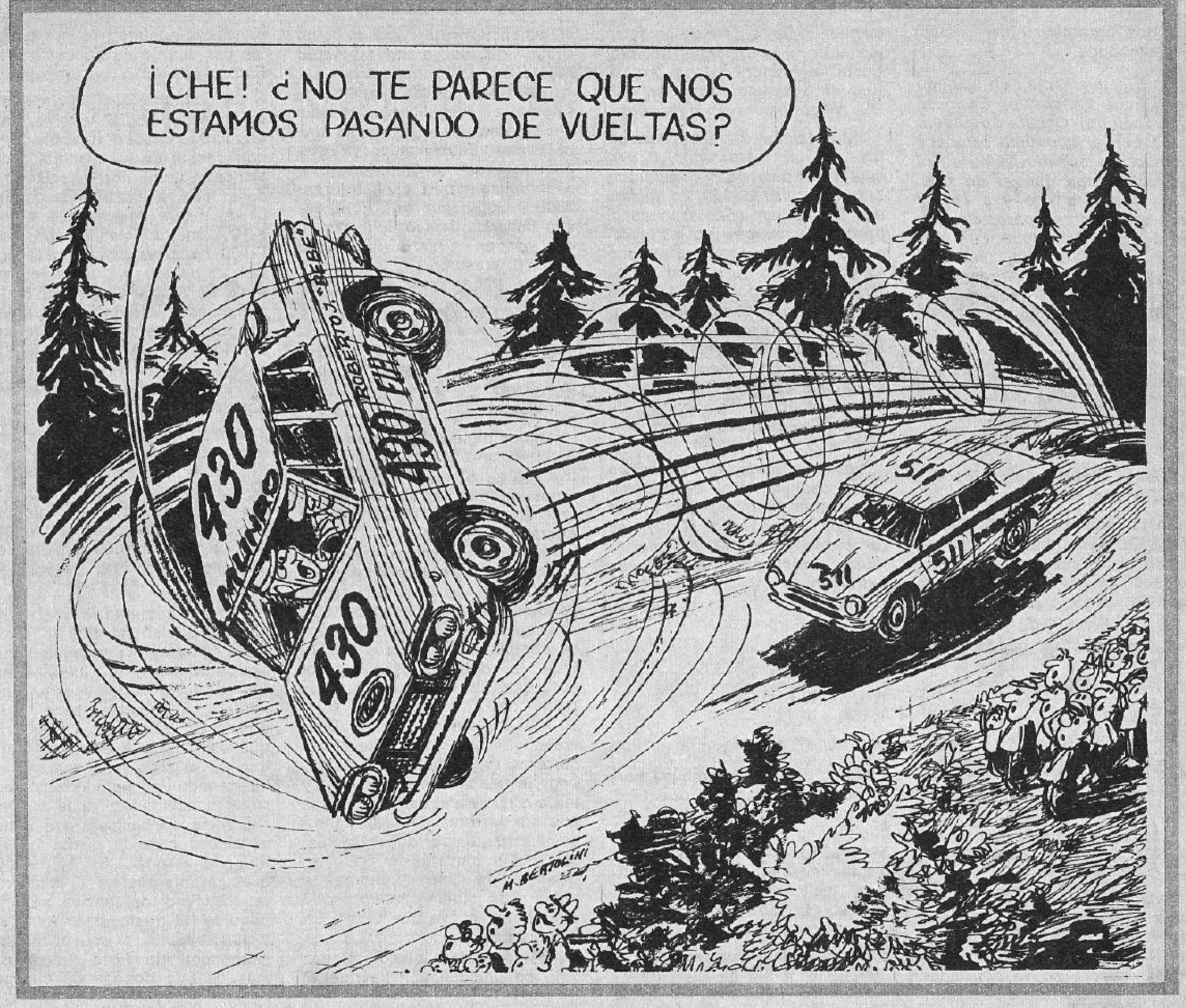
textos especializados y los técnicos preparadores más "científicos"— que un motor de serie puede ser modificado para incrementar su potencia hasta en un 30 %, sin comprometerlo en absoluto desde el punto de vista de su duración o confiabilidad; la preparación puede ser llevada hasta incrementar la potencia en un 50 %, pero introduciendo, ahora sí, riesgos para esa duración o confiabilidad; imagínese Ud. si como en el caso del Chevy II se aumenta la potencia en un 124 % (contra un aumento de 43,7 % del F-100), ¿estará o no más comprometido el seis en línea que su oponente?

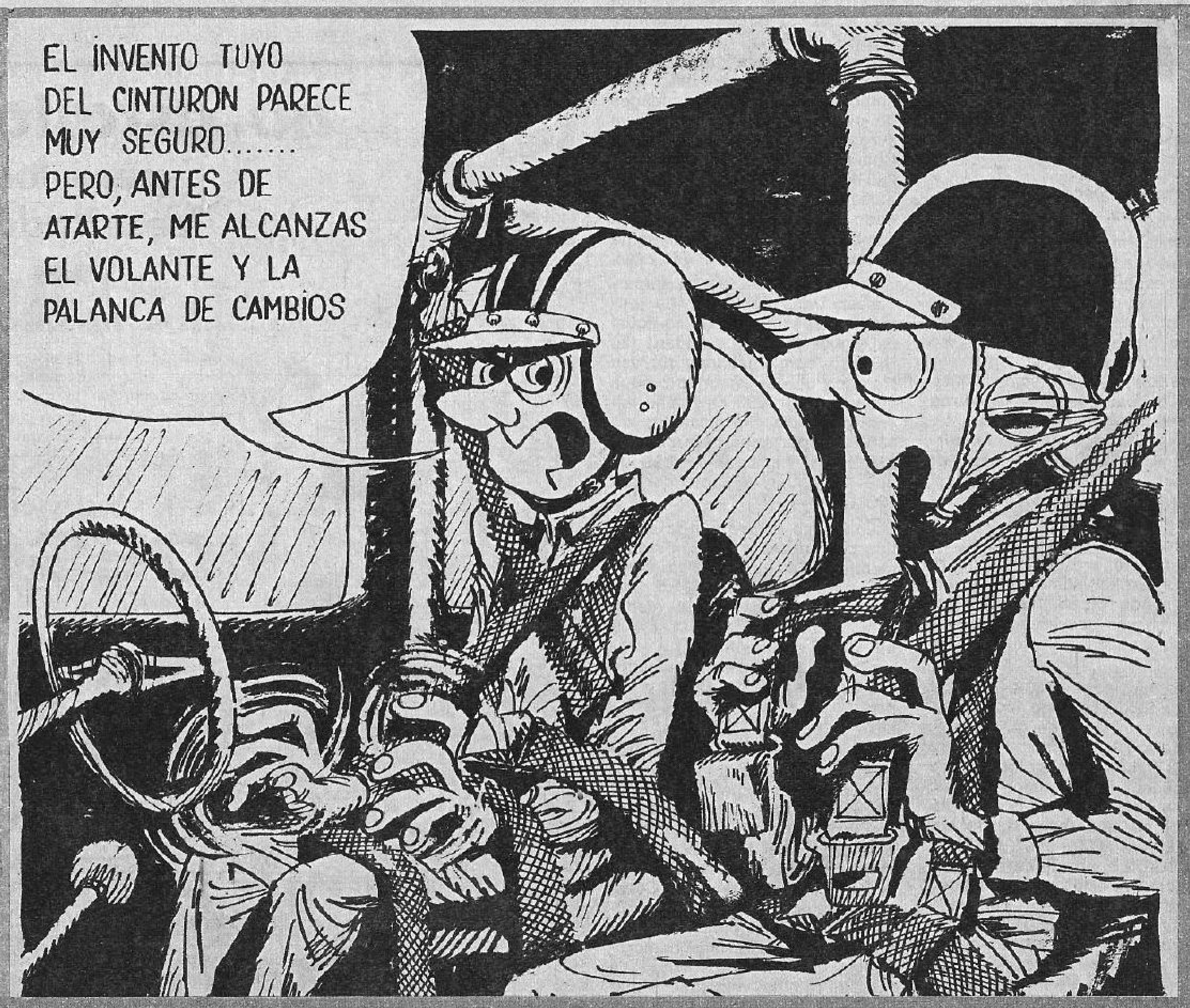
En otra parte Ud. dice que el día en que Casá y su preparador quieran tener en su motor la misma potencia que el Chevy II van a tener que aumentar la "humildísima" compresión, etc. Nosotros pensamos que puede ser posible, con lo cual también le aumentarán los riesgos provenientes de las mayores presiones de trabajo.

Donde Ud. le erra el chuzazo muy fiero es en un planteo de las rpm y velocidades lineales medias de pistón. En primer lugar nosotros obtuvimos la velocidad lineal media de pistón en ambos motores —a sus regímenes correspondientes de potencia máxima (como se debe hacer), vale decir, a las 6000 rpm acusadas por Bellavigna y a las 5600 rpm confesadas por Rodríguez; esto nos ha arrojado resultados que en ambos casos quedan bastante por debajo del límite teórico de seguridad para motores modificados, que se estima generalmente en unos 17,7 m/seg. En el cuadrito que Ud. construyó hay un error fundamental. Los 240 km/h sólo pueden ser alcanzados por el Chevy II (todo el mundo lo dice), en ningún momento el coche de Casá pudo caminar a esa velocidad y Ud. bien lo sabe; ahora bien: el Chevy II con desmultiplicación de puente trasero de 3,08:1 calzando las gomas traseras Pirelli Cinturato 205 x 15 (desarrollo de 2,08 m) tiene una velocidad de 40,51 km/h por cada 1000 rpm de motor; entonces pata a fondo puede alcanzar a las 6000 rpm acusadas, los 240 km/h. En cambio el F-100 de Casá con las mismas gomas y puente trasero 3,54:1 alcanza 35,25 km/h por cada 1000 rpm, lo que nos indicaría que solamente llegaría casi a los 200 km/h de máxima, si en este coche se le colocan las Pirelli Rolle Super Sport (2,22 m de desarrollo) podría llegar con la misma desmultiplicación a algo más de 210 km/h de velocidad máxima, que es lo que puede andar el referido coche y no más.

Nosotros somos firmes partidarios del progreso técnico de nuestro TC; en ese sentido admiramos sinceramente —y en nuestras crónicas así lo hemos expresado— al Chevy II por ser el coche más racional y moderno dentro de la categoría, lo que no le quita sin embargo el riesgo de romperse que tiene su motor contra la mayor confiabilidad del menos veloz motor preparado por Manolo Rodríguez para Casá.

Efectivamente hemos cometido un desliz al adjudicarle a Luluaga un F-100 porque sabemos que corre un Chevrolet. En cuanto a sus predicciones sobre el futuro de la categoría en cuestión de marcas, ojalá la General Motors Argentina lea estas líneas y se decida a defender el prestigio "corsaiolo" del Chevrolet.





IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913.

EL NUEVO TC VISTO POR DENTRO



La Asamblea de Rosario firmó el acta de defunción del Turismo de Carretera...!". Roberto Bó, inmenso, impenetrable, había resumido así su opinión sobre la reunión anual de la CDA, en su doble condición de delegado a la Asamblea y comentarista de Radio Libertad. Sus oyentes —una legión casi incontable— recibieron la noticia con bastante asombro porque desde que se había comenzado a incubar el proceso de evolución para la Fórmula "B" de Turismo Carretera, habían leído y escuchado muchas veces que si se aprobaba la ponencia del ingeniero Rafael Sierra los automóviles de la categoría no sólo iban a ser más lindos sino también más seguros y funcionales.

Pocas horas después de lanzar su fúnebre manifiesto, Roberto Bó se encontró con Sierra en un canal de televisión. Hablaron de la nueva fórmula, y el periodista que ya había encajonado al TC en un ataúd, escuchó un detenido análisis de cada uno de los incisos aprobados. Aquí es necesario explicar un detalle: como la ponencia de Sierra se discutió al final de la reunión, sea porque los delegados estaban fatigados, porque excepto la décima parte de ellos no entendían en profundidad la nueva fórmula o porque el discurso de Sierra fue muy elocuente (o las tres cosas a la vez), la mayoría de votos para aprobar se consiguió muchísimo más rápido de lo que se esperaba. Entonces, mucha gente se quedó sin entender con absoluta precisión lo que se había aprobado. Por otra parte, la información periodística moderna y actualizada trabajó prácticamente al segundo para no postergar las entregas, y no se publicó la ponencia inciso por inciso puesto que iba a sufrir algunas reformas durante la semana siguiente. Conclusión: Roberto Bó, periodista y delegado, sufrió el mal de muchos: falta de información. Recién después de recibir una clara exposición de Sierra, logró reconocer: "Ahora sí estoy más conforme...". Para que no suceda lo mismo con los aficionados a la categoría "más popular del país" y según lo anunciado por CORSA en su número anterior, vamos a desmenuzar las diferencias que tiene el nuevo reglamento con respecto al anterior, que caducará el 31 de diciembre de este año.

"Esto no es una revolución, sino parte de un proceso de evolución" explicó a CORSA el ingeniero Sierra, autor del feliz proyecto en colaboración con Felipe Sastre.

En principio, lo que anteriormente se designaba como "bastidor" y admitía al pasar los cascos autoportantes, ahora se denomina *estructura del vehículo* y contempla por separado a los vehículos que tienen chasis y a los monocascos. Cualquiera de ellos deberá provenir de un automóvil de paseo fabricado en gran serie (50.000 unidades), pero si es de fabricación nacional (fábrica de automotores y salido de línea de montaje) no deberá cumplirse estrictamente este último requisito. Esto es, que por ejemplo, mañana o pasado una fábrica nacional lanza un modelo nuevo que no se produce en ningún lugar del mundo (digamos que lo saca IKA, por decir algo...). Bien, al salir la primera unidad de línea, el modelo ya está habilitado para correr. Por el contrario, si el modelo elegido es producido en el extranjero, de hecho (caso Mustang, Jaguar o algo así) ya habrá en la calle 50.000 unidades. Falta señalar que deben conservarse las distancias originales entre los dos ejes, ya sea con bastidor o con estructura autoportante. Con el nuevo reglamento —además— no es necesario que los sistemas de suspensión respondan a la misma marca del bastidor o la estructura, con lo que se pueden intercambiar y esto abre una puerta muy interesante para usar suspensiones Jaguar o de cualquier auto realmente bien hecho que sea *de paseo*.

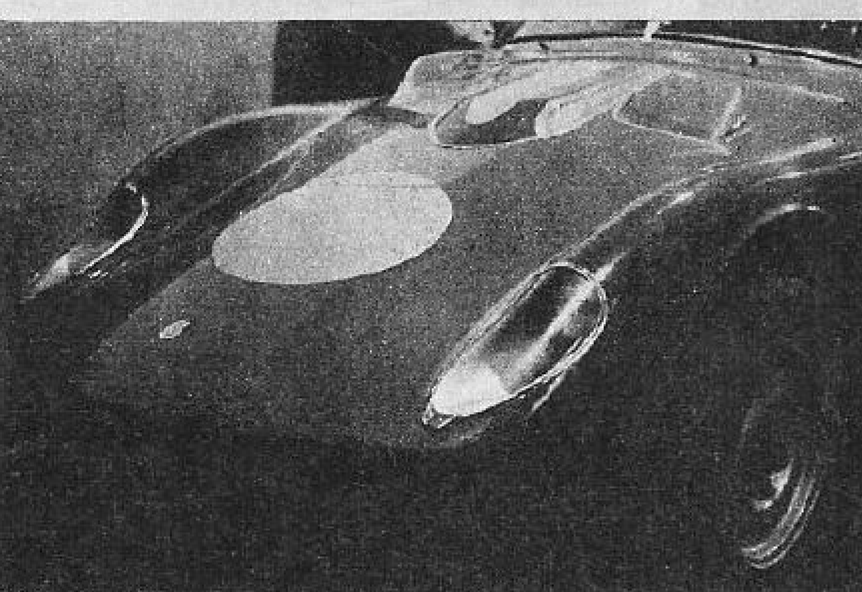
Sigue habiendo libertad para usar cualquier diferencial y se mantuvo la prohibición de usar el puente De Dion. Esto es algo curioso. Resulta que es necesario prohibir el puente De Dion (algo superado hace demasiados años) porque muchos pilotos o preparadores que se estremecen de temor al oír las dos palabras. Este tipo de puente estaría en cambio habilitado para correr si alguna fábrica nacional lo proveyera en un modelo de gran serie...

Motor: no hay cambios fundamentales. Se requiere block nacional producido en gran serie o similar extranjero, la cilindrada tope se mantiene en cuatro litros y el árbol de levas en absoluta libertad mientras no se modifique su cantidad y su posición original. Eso sí, el reglamento anterior especificaba que si se usaba un motor de diferente marca que la estructura, su cilindrada no podría sobrepasar en más del 20% a la original, ni los 4.000 cm^3 permitidos reglamentariamente. Nadie la usó pero allí había una franquicia muy bien disimulada: no se especificaban topes para el caso de cambiar motor sobre una estructura de la misma marca. Así, alguien podría haber usado una liviana carrocería de Ford Prefect, sobre un chasis 1953 de suspensión independiente, para mover todo con un potente F-100. El nuevo reglamento es más claro. En caso de cambiar un motor por el que llevaba originalmente la estructura (aún intercambiando marcas de uno y otra) la cilindrada no podrá exceder nunca del 50 % con respecto al original. Tomemos por caso un Fiat 1.500 TC. Se le admite hasta un motor de 2.250 cm^3 (la marca produce un 2.100 cm^3). Veamos por ejemplo el Renault: Podrá moverse hasta con algo más de 1.200 cm^3, vale decir con el 1.100 normal, agrandado o modificado, pero jamás con el motor del R-16 que tiene 1.500 centímetros cúbicos. Un paso adelante.

En cuanto a motor, sólo falta determinar a qué distancia máxima deberá quedar la punta delantera del cigüeñal con respecto a la recta imaginaria que uniría las dos puntas de eje de adelante. (Esto, siempre que el automóvil no esté originalmente equipado con motor trasero). La Comisión Técnica de la CDA tiene a estudio el tema para evitar, con una clara especificación que no se preste a confusiones o a atentados contra el espíritu del reglamento, que alguien coloque el motor entre los dos asientos (estilo Ford GT) o lo lleve directamente atrás, de modo que pueda manejar a su conveniencia la distribución de peso sobre los ejes.

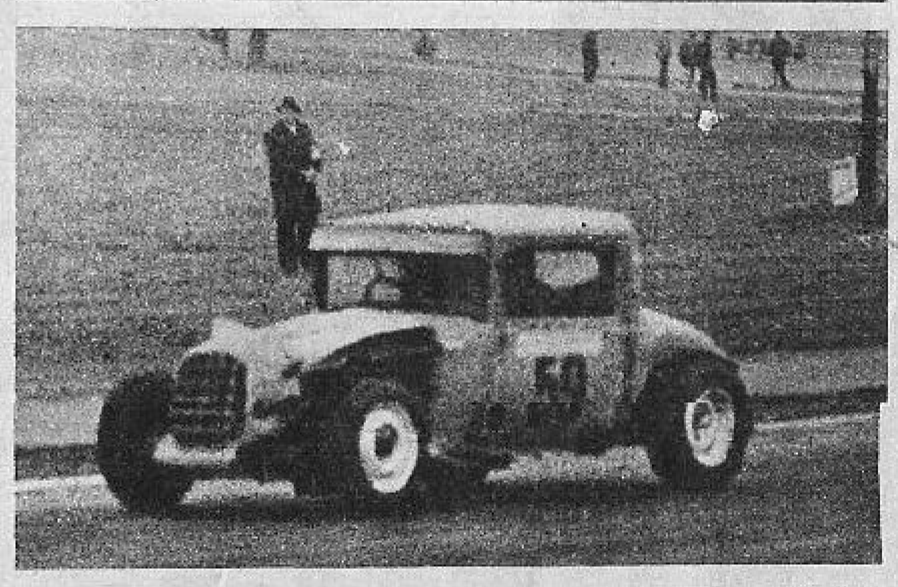
El inciso *"frenos"* no se modificó. Quedó perfectamente establecido que deben funcionar dos circuitos independientes y que en caso de pérdidas en cualquier punto de cada circuito, la acción del pedal deberá seguirse ejerciendo sobre dos ruedas por lo menos. Actualmente la Comisión Técnica de la CDA estudia si especificará sobre qué ruedas. Hay un proyecto de "cruzar" los circuitos, es decir rueda delantera derecha con trasera izquierda y trasera derecha con delantera izquierda. Durante la semana próxima van a experimentar con esta teoría en el Autódromo Municipal sobre el automóvil de Rienzi. Si convence, se reglamenta. Si en cambio se demuestra que las dos ruedas del mismo frenan mejor que el circuito cruzado, se dejará amplia libertad al respecto.

Tapas de cilindros: se mantiene tal cual en el reglamento anterior, o sea originales de fábrica producidas en gran serie, con sus números y letras de identificación. Pero donde se aclaraba "o idénticas construidas especialmente en el país" quedó corregido por "o similares construidas especialmente... etc.". Lo de "similares" es para permitir el vuelo de la imaginación de quienes quieran trabajar sobre pulidos de conductos, orientación de los flujos o formas de los canales, manteniendo básicamente las formas de la tapa original.



Caja de velocidades: sigue libre, sin poder exceder de cuatro en el número de marchas hacia adelante, incluida la sobremarcha, excepto que se trate de una caja que equipe vehículos producidos en gran serie en el país. En suma, el Fiat 1.500, por ejemplo, podrá correr con la caja de 5 velocidades homologada para "Anexo J" cuando Fiat produzca esa caja dentro de muy poco tiempo.

Carburación: libre; sobrealimentación, prohibida. Esto no varía. Pero si bien ahora permite el reglamento usar inyección indirecta, prohibe —por alguna razón no del todo clara— expresamente la directa, vale decir los sistemas que mandan combustible directamente al cilindro.



Carrocería. Ahora no se exige que sea de la misma marca del bastidor o la estructura, pero se exige un despeje mínimo de 12 centímetros con el automóvil en orden de marcha, los dos asientos uno al lado del otro y guardabarros fijados sólidamente que, vistos de costado, cubran un tercio de la rueda, y vistos desde arriba, la mitad del neumático. Todas estas medidas se tomaron con el objeto de evitar que los imaginativos hagan funestas jugarretas con el espíritu del reglamento.



La carrocería deberá tener una altura mínima de 1,15 metros, medidos exteriormente de piso a techo a la altura del parante de la puerta. El ancho interior mínimo, tomado a la altura de los asientos deberá ser de 1,50 metros, cota que se obtuvo promediando las distancias interiores de los automóviles en actividad.

El nuevo reglamento exige vidrio de seguridad (irrompible) en el parabrisas. Deberá estar colocado simétricamente en relación al eje longitudinal del vehículo, con una inclinación máxima de 53°, siempre que entre su parte más baja y la más alta no haya más de 30 cm. (Esta medida también se extrajo de automóviles producidos normalmente en nuestro país). Ahora bien, para evitar que alguien se tiente y cumpla con las medidas sólo en el flanco del conductor, o que haga el techo más bajo que las puertas, se exige una altura mínima interior de 1,20 metros, medidos desde la parte más baja del chasis o de la plataforma, hasta el techo. Esto se mide a la altura del centro del volante, y 70 centímetros más allá, hacia el lado del copiloto.

La luneta trasera no podrá tener menos de 20 cm entre su parte más baja y la más alta. Con esta medida, al no limitar el ángulo de inclinación, se permiten los vidrios normales de 20 cm, que en este caso quedarían verticales o bien alguna luneta larga que permita el diseño de una cola tipo Kamm mientras conserve un ancho mínimo de 60 cm. La puerta mínima deberá tener 70 cm de ancho por 90 de alto y 30 *cm* verticales de vidrio a todo el ancho entre parante y parante. Este, como todos los incisos de la nueva reglamentación, contempla con mucha consideración a las cupés tradicionales y por lo tanto no las excluye.

Las medidas mínimas no rigen cuando se utilicen carrocerías de gran serie construidas en nuestro país por una fábrica de automotores (Gordini) o cuando sean carrocerías de gran serie construidas antes de 1946 (las viejas empanadas). Por fin, en lugar de un arco de seguridad, los vehículos deberán llevar dos simétricos y vinculados entre sí, de modo que quede confeccionada una jaula de seguridad.

Básicamente son estas las modificaciones a la fórmula TC. Nada del otro mundo. Un paso lógico para evolucionar sin prisa pero sin pausa. Si comparamos la fórmula nueva con la vieja, vemos que se han contemplado tanto los intereses de quienes tienen un automóvil viejo como los de quienes aspiran a modernizarse. No hay ninguna defunción. No hay ninguna degeneración bastarda hacia el Gran Turismo. Simplemente es como poner lentamente un reloj en hora.

C. M. T.